X. Verkehrsweisen.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindestraßen.

1. Straßen- und Platzbenennungen.

Im Berichtsjahre wurden neubenannt:

im I. Bezirke: Trattnerhof, die bei dem Umbau des „ehemaligen Trattnerhofes Nr. 29, „Graben“, entstandene, den Graben mit der Goldschmiedgasse verbindende Straße (Durchgang), zur Erinnerung an den fast 140 Jahre an dieser Stelle gestandenen Trattnerhof und den Erbauer desselben, den am 31. Juli 1798 verstorbenen bekannten Buchdrucker Johann Thomas Edlen v. Trattner;

im II. Bezirke: Lassingleitnerplatz, der auf der Area des ehemaligen Hirshenhauses an der Laborstraße Dr.-Nr. 17 entstandene Schmuckplatz, nach dem bürgerlichen Schiffmeister in der Leopoldstadt Johann Lassingleitner, welcher bei der großen Überschwemmung in der Leopoldstadt im Jahre 1830 sich durch die Rettung vieler Menschenleben verdient gemacht hat;

im III. Bezirke: Estegasse und Estepplatz, die neue, bei Dr.-Nr. 23 und 25 der Landstraße Hauptstraße abzweigende, bis zur Czapfagasse reichende Gasse sowie die von der Geusaugasse bis zur Marxergasse reichende, projektierte Fortsetzung derselben und der zwischen diesen beiden Gassenteilen liegende neue Platz nach dem Fürstenhause Este;

im V. Bezirke: Hollgasse, die im Zuge der Spengergasse liegende unbenannte Verkehrsfläche zwischen der Wiedner Hauptstraße und dem Margareten Gürtel nach der am 1. November 1900 verstorbenen Realitätenbesitzerin Frau Maria Holl, welche ihr Vermögen von 800.000 K einer Stiftung für Waisenfürsorge, deren Eltern in Wien gelebt haben, vermacht hat; — Josef Schwarzgasse, die bei der verlängerten Brandmahergasse beginnende, bei der Bräuhausegasse zwischen Dr.-Nr. 81 und 83 endende Parallelgasse zur Johannagasse und dem Margareten Gürtel, nach dem verdienstvollen, verstorbenen Bezirksvorsteher des V. Bezirkes Josef Schwarz;

im X. Bezirke: *Caldaragasse*, die unbenannte Gasse zwischen der Tümalgasse und der verlängerten Buchsbaumgasse, parallel zur projektierten Gürtelstraße, nach dem am 28. Dezember 1736 in Wien verstorbenen Vizehofkapellmeister, Kirchen- und Instrumentalkomponisten Antonio Caldarä; — *Sträußlegasse*, die unbenannte Gasse, welche oberhalb Dr.-Nr. 15, Quellenstraße, gegenüber der Kabelaabrik Felten & Guillaume abzweigt, und bis zur projektierten Gürtelstraße läuft, nach der am 27. Jänner 1881 in Wien verstorbenen Wohltäterin und Gründerin einer Waisen- und Armenstiftung Juliane Sträußle; — *Tümalgasse*, die unbenannte Gasse, welche unterhalb Dr.-Nr. 15, Quellenstraße, abzweigt und bis zur projektierten Gürtelstraße läuft, nach dem am 13. August 1893 in Wien verstorbenen Wohltäter kaiserl. Räte Theodor Tümal, Gründer der Theodor und Rosina Tümal'schen Stiftung;

im XI. Bezirke: *Gadnergasse*, die bei Dr.-Nr. 26, Fabiganstraße, abzweigende Seitengasse, nach dem am 28. Oktober 1894 in Wien verstorbenen Hausbesitzer Friedrich Josef Gädner; — *Ignaz Weigl gasse*, die von der Kopalgasse abzweigende, unbenannte Gasse nach dem am 9. August 1911 verstorbenen verdienstvollen Bezirksvorsteherstellvertreter des XI. Bezirkes Ignaz Weigl; — *Dhligsgasse*, die zwischen den Häusern 14 und 16, Fabiganstraße, abzweigende Seitengasse, nach dem am 3. Dezember 1868 zu Wien verstorbenen Vizepräsidenten der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer Bernhard Wilhelm Dhligß;

im XII. Bezirke: *Am Schöpferwerk*, der oberhalb Dr.-Nr. 2, Hezendorfstraße, abzweigende, im Zuge derselben gelegene Feldweg; — *An den Froschlacken*, der zwischen künftig Dr.-Nr. 111 und 113 und Altmannsdorferstraße abzweigende, im Zuge der Sageberggasse gelegene Feldweg; — *An den Eisteichen*, der die Verbindung der Endpunkte des „Altmannsdorfer Feldweges“ und des Feldweges „An den Froschlacken“ bildende, längs den Eisteichen und den Häusern Dr.-Nr. 1 und 2, Hezendorfstraße, verlaufende, im Zuge einer neuen Straße gelegene Feldweg; — *Altmannsdorfer Feldweg*, der gegenüber Dr.-Nr. 42, Breitenfurterstraße, abzweigende, im Zuge der Hoffinger gasse gelegene Feldweg; — *Kranichberg gasse*, der von der Wienerbergstraße östlich von der Bahntrasse der Pottendorferbahn im Bogen nach Süden führende Straßenzug nach den seinerzeit unter anderem auch in Hezendorf begüterten Herren von Kranichberg; — *Lehrbach gasse*, die östliche, kurze Parallelstraße zur Kranichberggasse, nach dem Wohltäter Konrad Ludwig Grafen v. Lehrbach; — *Wagenseil gasse*, die rechtwinkelig die beiden vorgenannten Gassen schneidende Verkehrsader, von West nach Ost führend, nach dem 1777 verstorbenen Komponisten Georg Christoph Wagenseil;

im XIII. Bezirke: *Gruschaplaz*, der Plaz zwischen den Häusern Dr.-Nr. 257 und 261, Linzerstraße, bei der neuen Kaiserjubiläums-Pfarrkirche St. Anna in Baumgarten, nach dem am 5. August 1911 verstorbenen Kardinal Fürsterzbischof Dr. Anton Gruschä; — *Hörberg gasse*, die an den Gruschaplaz anschließende unbenannte, zwischen den Dr.-Nr. 30 und 32, Baumgartnerstraße, ausmündende Gasse, nach dem im Jahre 1511 verstorbenen, in der Festschrift aus Anlaß der feierlichen Einweihung der St. Annakirche in Baumgarten als

Stifter dieser Kirche genannten und in letzterer auf einem Epitaph beim Eingange des östlichen Querschiffes verewigten Pantraz Höriger; — Hofwiesengasse, der von der Feldkellergasse gegenüber Dr.-Nr. 10 beginnende, durch den Durchlaß der Verbindungsbahn annähernd parallel zur Lainzerstraße laufende und bei Dr.-Nr. 18, Fasangartengasse, endende Straßenzug nach dem Flurnamen Hofwiesen; — Klinkowström-gasse, die an den Gruschaplatz anschließende unbenannte Gasse, nach dem am 30. Mai 1876 verstorbenen Prediger Josef v. Klinkowström; — Röchelgasse, die unbenannte, bei der Kreuzung der Beitnergasse und Franz Karlstraße abzweigende und bis zur Verlängerung der Einsiedeleigasse führende Gasse, welche derzeit in der Strecke von der Beitnergasse bis zum „Stoß im Weg“ dem Verkehre freisteht, nach dem im Jahre 1877 in Wien verstorbenen Schulrate und Verfasser musikalischer Werke, insbesondere solcher über W. A. Mozart — Ludwig Röchel; — Laurentiusplatz, der bisher unbenannte Platz um die St. Laurentiuskirche in Breitensee zwischen der Kandlerstraße, Kuefsteingasse, früheren Neubeckgasse und Breitenseer Straße, nach der bezeichneten Jubiläumspfarfkirche; — Matrasgasse, die zwischen Dr.-Nr. 36 und 38, Schweizertalstraße, abzweigende, sich in westlicher Richtung bis zu einem Feldwege hinziehende, unbenannte Gasse in Ober-St. Veit, nach dem am 30. September 1887 verstorbenen Schauspieler Josef Matras; — Neubeckgasse, die unbenannte Gasse zwischen künftig Dr.-Nr. 148 und 150, Märzstraße, und künftig Dr.-Nr. 11 und 13, Brachettigasse, in Penzing, nach Kaspar Neubeck, Bischof von Wien 1574 bis 1594; — Büttlingengasse, die zwischen den Häusern Dr.-Nr. 123 und 125, Lainzerstraße, abzweigende, sich bis zu einem Promenadewege am Königberg hinziehende, unbenannte Gasse, nach dem im Jahre 1883 verstorbenen Staatsmanne, Rechtsgelehrten und Tonkünstler Johann Freiherrn Besque von Büttlingen; — Prehauergasse, die zwischen den künftigen Dr.-Nr. 20 und 22, Stoß im Weg, abzweigende, sich nach Norden bis zur Schweizertalgasse hinziehende unbenannte Quergasse in Ober-St. Veit, nach dem am 8. Oktober 1699 in Wien geborenen und am 29. Jänner 1769 daselbst verstorbenen Wiener Volksschauspieler Gottfried Prehauer; — Prehergasse, die zwischen Dr.-Nr. 173, Lainzerstraße, und der Verbindungsbahn abzweigende, bis zu dem ersten Durchlasse derselben reichende Zufahrtsstraße, nach dem am 9. Mai 1901 in Wien gestorbenen Komponisten, Dom- und Hofkapellmeister bei St. Stephan, Gottfried Preher;

im XV. Bezirke (Schmelz): Akkonplatz, der Platz Parzelle 206/146, nach der Schlacht bei Akkon in Palästina (welches von Herzog Leopold V., dem Tugendhaften, erstürmt wurde) und nach dem sagenhaften Anlasse zu dem Wappenschilde Alt-Osterreichs „Ein rotes Feld mit weißem Querbalken“ (der weiße Streifen unter dem Gürtel des blutüberströmten Waffenvodes des Herzogs); — Alberichgasse, nach dem Zwerge in der Nibelungensage; — Brunhildengasse, nach der Gattin des Burgunderkönigs; — Behselgasse, die Fortsetzung der südlichen Randstraße der Schmelz, nach dem dienstvollen Stadtbauinspektor Anton Behsel, gestorben 27. Oktober 1838; — Chrobakgasse, nach dem bekannten Arzte Dr. Chrobak; — Costagasse, nach dem Wiener Volksdichter Karl Costa; — Dankwartgasse, nach dem Burgunderrecken Dankwart; — Guntherstraße, die neue Straße senkrecht

gegen den Neubaugürtel, nach dem aus der Nibelungenfage bekannten Burgunderkönig *Gunther*; — *Gernotgasse*, nach dem aus der Nibelungenfage bekannten Bruder des Burgunderkönigs *Gunther*; — *Giselhergasse*, nach dem jüngsten Bruder des vorgenannten Burgunderkönigs; — *Hagengasse*, nach dem Burgunderrecken *Hagen* von *Tronje*; — *Fbjengasse*, die Parallelgasse zur westlichen Randstraße der *Schmelz*, nach dem nordischen Dichter *Henrif Fbjen*; — *Kriemhildplatz*, nach der aus der Nibelungenfage bekannten Gattin *Siegfrieds* (spätere Gattin des Hunnenkönigs *Egel*); — *Rüchelbecker-gasse*, nach *Johann Basilus Röchelbecker*, Topograph des alten *Wien*; — *Koberweingasse*, nach dem Schauspielerhepaare des *Vormärz*, *Koberwein* (*Burgtheater*); — *Kannegasse*, nach dem Komponisten und Musikkritiker *Friedrich August Kanne* (1778—1833); — *Krebsengartengasse*, nach dem Riednamen *Krebsengarten*; — *Loeschentohl-gasse*, nach *Johann Loeschentohl*, einem bekannten Kupferstecher um die Wende des *XVIII. Jahrhunderts*; — *Langmaisgasse*, nach dem Flurnamen *Langmais*; — *Mattisplatz*, nach dem ehemaligen, verdienstvollen Gemeinderate von *Fünfhaus* und *Rudolfsheim*, *Ignaz Mattis*; — *Minciostraße*, die westliche Randstraße der *Schmelz*, nach der *Schlacht am Mincio* am 8. Februar 1814, in welcher *Freiherr v. Stutterheim* mit vier Grenadierbataillonen fünf Stunden lang dem Anstürme der französischen Armee des *Vizekönigs* von *Italien* trotzte; — *Markgraf Rüdigerstraße*, die Gasse parallel zum Neubaugürtel, nach dem bekannten *Markgrafen Rüdiger von Bechelarn*; — *Neusserplatz*, nach dem Internisten und Universitätsprofessor *Dr. Edmund v. Neusser*; — *Deverseestraße*, die südliche Randstraße der *Schmelz*, nach der *Schlacht bei Deversee* in *Schleswig* am 6. Februar 1864, in welcher *Freiherr v. Gablenz* die *Dänen* schlug; — *Pilgeringasse*, nach dem im *Nibelungenliede* genannten *Bischof*; — *Plunkergasse*, nach dem letzten Richter und ersten *Bürgermeister* von *Fünfhaus*, *Plunker*; — *Rosamplatz*, nach dem ersten *Pfarrer* von *Fünfhaus*, *Anton Rosam*; — *Neuenthalgasse*, nach dem bedeutenden *Minnesänger* am *Hofe Friedrichs des Streitbaren*, *Reidhart v. Neuenthal*; — *Stutterheimstraße*, die östliche Randstraße der *Schmelz*, nach *Josef Freiherrn v. Stutterheim* (1764—1831), welcher unter den Augen des *Erzherzogs Karl* in der *Schlacht bei Aspern* mit Auszeichnung foht; — *Schmühergasse*, nach der berühmten alten *Wiener Kupferstecherfamilie Schmüher*; — *Schuselkagasse*, nach dem *Publizisten* und *Parlamentarier* (aus dem Jahre 1848) *Franz Schuselka*; — *Schraufgasse*, nach dem *Wiener Mineralogen Karl Schrauf* (1837—1897); — *Tannhäuserplatz*, nach dem *Minnesänger Tannhäuser*, welcher das mittelalterliche *Wien* verherrlicht hat und in der *Stadt* ein Haus besaß; — *Toldgasse*, nach *Franz Xaver Told* v. *Doldenburg* (1792—1849), einem ruhmvollen *Offizier* aus der Zeit der *Franzosenkriege* und *Dramatiker*; — *Tautenhayngasse*, nach dem berühmten *Medailleur Tautenhayn*; — *Tellgasse*, Übertragung eines bestandenen *Gassennamens*; — *Vogelweidplatz*, nach dem *Minnesänger* am *Babenbergerhofe Walther von der Vogelweide*; — *Volkergasse*, nach dem *Burgunderrecken Volker*; — *Weittenhillergasse*, nach der *Alt-wiener Bürgerfamilie Weittenhiller*; — *Wihelbergergasse*, nach

dem letzten Bürgermeister von Fünfhaus, Witzelsberger; — Walküregasse, nach den Walküren;

im XVII. Bezirke: Grünbeckweg, der neue, bei der Mäzeile im XVII. Bezirke, ungefähr gegenüber der verlängerten Rainzgasse, beginnende, bei der Klampfelgasse, gegenüber dem Wasserbehälter der Kaiser Franz Joseph-Hochquellenleitung endende Weg, nach dem am 17. September 1819 in Hernals geborenen und am 15. Februar 1884 daselbst verstorbenen Stammvater der Familie Sebastian Grünbeck, Herrn Sebastian Grünbeck, welcher sich um die bestandene Gemeinde Hernals viele Verdienste erworben hat; — Paschinggasse, die von der Hernalser Hauptstraße bis zur Abrecht Kreithgasse führende, zwischen der Zeillergasse und Laczygasse durch einen projektierten Platz unterbrochene Parallelgasse zur Urbangasse, an Stelle der früheren, in die Seitenberggasse einbezogenen Paschinggasse, nach Ferdinand Pasching, dem letzten Bürgermeister von Dornbach; — Rosenackerstraße, die von der Wilhelminenbergstraße bei der Sängervarte abzweigende, bis zur Güpferlingstraße reichende Serpentinstraße nach dem benachbarten Ried Rosenacker; — Wielemannsgasse, die neubenannte Gasse zwischen dem früher als Tetmajergasse bezeichneten, nunmehr in die Gersthofstraße einbezogenen Straßenzuge und der Krenngasse, nach dem im Jahre 1843 in Wien geborenen und am 7. Oktober 1911 daselbst verstorbenen Architekten k. k. Oberbaurate Alexander Wielemanns Edlen von Monteforte;

im XVII. und XVIII. Bezirke: Dürwaringstraße, die von der Gersthofstraße bis zur Grenze des XVII. und XVIII. Bezirkes führende neue Querstraße nach dem Flurnamen Dürwaring; — Kornstraße, die von der Grenze des XVII. und XVIII. Bezirkes bis zur Dornbacherstraße führende neue Querstraße, nach dem am 12. Oktober 1782 in Wien geborenen und am 23. Jänner 1854 daselbst verstorbenen Schauspieler Maximilian Korn, welcher durch nahezu 50 Jahre an dem Hofburgtheater tätig war und von Seiner Majestät dem Kaiser ausgezeichnet wurde;

im XVIII. und XIX. Bezirke: Felix Dahnstraße, die von der Grenze des XVIII. und XIX. Bezirkes (Krottenbachstraße) bis zur Gersthofstraße führende neue Querstraße nach dem berühmten deutschen Dichter Felix Dahn; — Geyergasse, die oberhalb des Territoriums des niederösterreichischen Landes-Zentralkinderheimes in der Richtung der Hühnegasse bis zur Hockegasse führende neue Längsgasse nach dem am 22. März 1903 verstorbenen Gemeinderate des XVIII. Bezirkes, Franz Geyer;

im XVIII. Bezirke: Hauerweg, der unbenannte zwischen Dr.-Nr. 52 und 56 „Neustift am Walde“ abzweigende und bis zur Rathstraße führende Feldweg;

im XIX. Bezirke: Hohenwartplatz, der zwischen der Raasgrabengasse und einer noch unbenannten Gasse befindliche Platz vor der Kirche im Raasgraben, nach dem am 2. Mai 1730 geborenen, 1804 zum Fürsterzbischof ernannten und am 20. Jänner 1820 im 91. Lebensjahre verstorbenen Sigismund Anton Graf Hohenwart; — Korntheuerergasse, die unbenannte Gasse längs der Franz Josephsbahn zwischen der Gunoldstraße und dem auf den Weinzingerischen Eiswerken projektierten freien Platze nächst der Übersetzung der

letzbezeichneten Bahn durch die Gürtellinie der Stadtbahn, nach dem am 15. Februar 1779 in Wien geborenen und am 28. Juni 1829 daselbst verstorbenen, um die Wiener Schauspielkunst verdienten Komiker und Charakterdarsteller Friedrich Josef Korntneuer; — Oberer Reisenbergweg, der zwischen den Häusern Nr. 33 und 35, Kobenzlgasse, abzweigende Höhensteig nach dem eigentlichen Namen des Kobenzl, „Reisenberg“; — Unterer Reisenbergweg, der von dem Vorgenannten bei der Höhenkote + 107.06 abzweigend Feldweg; — Spießweg, der beim Linienamtsgebäude in der Sieveringerstraße abzweigende, am Fuße der Zierleiten bis zur Brücke führende Promenadenweg, nach dem gewesenen verdienstvollen Bezirksrate und Feuerwehrkommandanten Josef Spieß;

im XX. Bezirke: Gasteigergasse, die zwischen den Häusern Nr. 80 und 82, Dresdnerstraße, abzweigende, unbenannte Gasse, die sich bis zur nordöstlichen Abschlußmauer des Nordwestbahnhofes erstreckt, nach dem im Jahre 1579 verstorbenen Wasserbaumeister Hans Gasteiger, welcher sich um die im XVI. Jahrhunderte an der Donau bei Wien und im Wiener Donaukanale vorgenommenen Wasserbauten große Verdienste erworben hat;

im XXI. Bezirke: Wilhelm Raabgasse, der in der Richtung der Bentheimstraße verlaufende Straßenteil zwischen der Schloßhoferstraße und der Patricigasse, nach dem langjährigen und verdienstvollen Mitgliede des ersten Floridsdorfer Ortschaftsrates, dem am 16. September 1893 verstorbenen Hausbesitzer am Mühlshüttel Wilhelm Raab.

Als Verlängerung schon bestehender benannter Verkehrswege wurden neubenannt:

Im X. Bezirke: Buchengasse, der Gassenteil zwischen der verlängerten Thavonatgasse und der neubenannten Caldaragasse als Fortsetzung der Buchengasse; — Buchsbaumgasse, die die Verlängerung der Buchsbaumgasse bis zur projektierten Gürtelstraße bildenden Gassenteile; — Thavonatgasse, der Gassenteil, welcher die Verlängerung der Thavonatgasse von der Quellenstraße bis zur verlängerten Buchengasse bildet;

im XII. Bezirke: Strohberggasse, der von der Verbindungsbahn bis zur Cantacuzinofstraße reichende, in der Verlängerung der Strohberggasse verlaufende unbenannte Straßenteil;

im XIII. Bezirke: Laurentiusplatz, Einbeziehung der Häuser Neubackgasse Nr. 2, 4 und 6 in die Bezeichnung Laurentiusplatz;

im XV. Bezirke (Schmelz): Draskovichgasse, Verlängerung der bestehenden Verkehrsader Draskovichgasse; — Holohergasse, Verlängerung derselben; — Johnstraße, Verlängerung derselben; — Pouthongasse, Verlängerung derselben; — Preshinggasse, Verlängerung derselben; — Schönerergasse, Verlängerung derselben; — Schweglerstraße, Verlängerung derselben; — Wurmsergasse, Verlängerung derselben;

im XVI. Bezirke: Gallixinstraße, Einbeziehung des Antonplatzes in dieselbe;

im XVIII. Bezirke: Gersthoferstraße als Ausdehnung der bisherigen Straße gleichen Namens westlich bis zur neuen Bezirksgrenze, das ist bis zur Einmündung Lidlgasse=Schöffelgasse (der freiverdende Name „Letmajergasse“ wurde für einen anderen neu zu benennenden Straßenzug reserviert; — Alfeggerstraße, Ausdehnung bis zur Knickung der derzeitigen Maystallergasse und Kreuzung mit der südlichen ersten Parallelgasse zur Czartoryskigasse (der Name Maystallergasse verbleibt dem restlichen von Nordwest bis Südost sich hinziehenden Straßenteile); — Ruhrhofergasse, Ausdehnung derselben bis zur neuen Bezirksgrenze, das ist bis zur südlichen ersten Parallelgasse zur Czartoryskigasse; — Schöffelgasse, Ausdehnung derselben bis zur neuen Bezirksgrenze, das ist bis zur Besitzgrenze der Vorortelinie;

im XXI. Bezirke: Pragerstraße, als Fortsetzung der bestehenden Pragerstraße und Umbenennung der Prager Reichsstraße; — Strebersdorferstraße, als direkte Fortsetzung der Strebersdorferstraße und Umbenennung der dermaligen Straßen Untere Hauptstraße, Fedleseerstraße und Groß-Fedlersdorferstraße.

Umbenannt wurden:

Im VIII. Bezirke: Loidoldgasse, die bisherige „Georgsgasse“, nach dem hochverdienten einstigen Vorsteher dieses Bezirkes Dr. Johann Loidold;

im XII. Bezirke: Bahnzeile, die derzeit als „Rechte Bahnzeile“ bezeichnete Gasse, welche von der Schönbrunner Allee abzweigend, parallel mit der Cantacuzinstraße längs der Donauländebahn läuft;

im XIII. Bezirke: Schühplatz, der zwischen Dr.-Nr. 14 und 16, Kuefsteingasse, und Dr.-Nr. 17 und 19, Kiemmayergasse, bestehende bisherige Laurentiusplatz, nach dem am 27. April 1908 verstorbenen Apotheker und Hausbesitzer in Breitensee, Josef Franz Schüh, einem warmen Wohltäter der Bevölkerung von Breitensee;

im XXI. Bezirke: Anton Böckgasse, die dermalige Obere und Untere Kirchengasse nach dem am 31. Jänner 1903 verstorbenen Ehrenbürger von Strebersdorf und langjährigen Bürgermeister Anton Böck; — Am Bisamberg, die dermalige (Obere) Kellergasse nach der Lage; — Fillenbaumgasse, der dermalige Sägenweg, nach dem Herrschaftsbesitzer Philipp Josef Edlen v. Fillenbaum, Erbauer einer neuen Schloßkapelle 1762, die 1764 zur öffentlichen Kapelle erklärt wurde; — Knaußgasse, der Teil des Gemeindeplatzes zwischen der dermaligen Oberen Hauptstraße und Kirchengasse, nach dem am 5. Jänner 1911 verstorbenen Direktor und I. Visitator des Ordens der christlichen Schulbrüder in Strebersdorf, Josef Knauß, im Orden genannt Bruder Kosmos; — Krottenhofgasse, die dermalige Stammersdorferstraße, nach dem Barnabitenkloster Krottenhof in der Ried Weingartenweg; — Raingasse, der dermalige Haidgrabenweg, nach dem am 12. Juli 1864 verstorbenen Strebersdorfer Hausbesitzer und Wohltäter Johann Rain; — Langenzersdorferstraße, die dermalige Obere Hauptstraße nach der Richtung der Straße; — Maherwedstraße, die dermalige Viehtrift nach dem am 22. Mai 1873 verstorbenen verdienstvollen langjährigen Bürger=

meister von Strebersdorf Franz Mayerweck; — Pragerstraße, die dermalige Prager Reichsstraße als Fortsetzung der bestehenden Pragerstraße; — Rußbergstraße, die dermalige Bahnstraße (von der Pragerstraße bis zum Gemeindeplatze) nach dem Nieldnamen; — Scheydgasse, die dermalige Strecke „Bei der Haltestelle“ (von der Pragerstraße bis zur Feldkapelle) nach Sebastian Scheyd, Müller in Langenzersdorf, Erbauer der Feldkapelle (1714) zur Erinnerung an seine wunderbare Rettung bei der großen Überschwemmung 1708; — Strebersdorferplatz, der dermalige Gemeindeplatz zur Erhaltung des Ortsnamens.

Auflassung:

Im XVI. Bezirke: Antonplatz, Auflassung des Namens für den an der Gallizinstrasse in der Nähe des Ottakringer Friedhofes befindlichen, infolge der Baulinienbestimmung teils zum angrenzenden Privatgrunde, teils zur Straße einzubeziehenden Platz behufs Vermeidung von Verwechslungen mit dem „Antonsplaz“ im X. Bezirke.

2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der regelmäßigen Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen, Plätze, einschließlich der Trottoirs, Gehwege, Reitstege und Fahrwege betrug am Ende des Berichtsjahres 14,678.306 m², wovon 10,660.924 m² auf Fahrbahnen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege, Reitstege usw. und 4,017.382 m² auf Trottoirs und Gehwege entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindestraßen gegenüber dem Jahre 1911 betrug insgesamt 266.988 m² und ist durch die Eröffnung neuer sowie Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen entstanden. Hierzu wird bemerkt, daß dieser Zuwachs sich nur auf solche Straßen bezieht, welche durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benützlich gemacht wurden, während jene Flächen, welche als Straßengründe im Grundbuche zwar abgeschrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren Zustand versetzt wurden, nicht mit eingerechnet sind.

Von wichtigeren Straßenherstellungen und anderen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienenden Ausführungen im Jahre 1912 sind hervorzuheben:

Im I. Bezirke: Die Herstellung von Holzpflasterungen in der stadtseitigen Seitenfahrbahn des Schottenringes zwischen der Heß- und der Schottengasse, in der Hauptfahrbahn des Stubenringes vor dem neuen k. u. k. Kriegsministerium und in der Hohenstaufengasse; die Erneuerung des Holzpflasters in der Reitschulgasse, in der Augustinerstraße, in der Schottenbastei von der Schottengasse bis zur Heßgasse, in der Heßgasse von der Schottenbastei bis zum Schottenring und in der Eßlinggasse; die Asphaltierung der Jasomirgottstraße, des Judenplatzes, der Drahtgasse, Fütterer- und Parisergasse, eines Teiles der Führichgasse, des Trattnerhofes, des Wildpretmarktes, der stadtseitigen Seitenfahrbahnen des Kolowratringes von der Johannesgasse bis zur Schwarzenbergstraße und des anschließenden Teiles der Rärntnerringes von der Schwarzenbergstraße bis zur Dr.-Nr. 9 und von der Akademiestraße bis zur Rärntnerstraße, der Christinengasse und eines Teiles des Neuen Marktes zwischen Donner- und

Kupferschmiedgasse; schließlich die Umpflasterung der Kärntnerstraße zwischen Kärntnerring und Friedrichstraße;

im II. Bezirke: Die Asphaltierung der Karmelitergasse zwischen Laborstraße und Dr.-Nr. 7 und der Kovaragasse zwischen Praterstraße und Zirkusgasse; die Neupflasterung des Handelskais von der Ausstellungsstraße bis über die Josef Christgasse, die Umpflasterung der Nordbahnstraße zwischen dem Praterstern und der Mühlfeldgasse mit neuem Steinmaterial, die Regulierung der Oberen Donaustraße zwischen Ferdinandsbrücke und Marienbrücke, die Asphaltmakadamherstellung in der Pazmanitengasse von der Kaiser Josefstraße bis zum Volkertplatz;

im III. Bezirke: Die Holzpflasterung des Rennweges von der Reisknerstraße bis zur Rechten Bahngasse, die Regulierung und Neupflasterung der Baumgasse zwischen der Schlachthausgasse und der Schimmelgasse, der Rechten Bahngasse zwischen der Beatrix- und Neulinggasse, der Kubeckgasse von der Geusaugasse bis zur Erdbergstraße und des anschließenden Teiles der Geusaugasse, die Straßenherstellungen in der Este-, Czapka-, Uchatius- und Geusaugasse und am Estepfahle, die Asphaltmakadamherstellung in der Dapontegasse und am Arenbergring;

im IV. Bezirke: die Holzpflasterung der Theresianungasse zwischen Luisengasse und Prinz Eugenstraße, der Starhemberg- und Waltergasse vor den Schulgebäuden, der Blechturmstraße von der Schelleingasse bis zum Wiedner Gürtel und des anschließenden Teiles des Wiedner Gürtels bis zur Radeckgasse, die Neupflasterung der Blechturmstraße von der Seis- bis zur Schelleingasse, die Regulierung und Umpflasterung der Lambrechtgasse von Dr.-Nr. 9 bis 17, die Asphaltmakadamherstellung in der Seitenfahrbahn des Wiedner Gürtels zwischen der Luisengasse und der Prinz Eugenstraße;

im V. Bezirke: Die Holzpflasterung der Margaretenstraße von der Großen Neugasse bis zur Ziegelofengasse und der Wehrgasse vor dem k. k. Polizeikommissariate, die Neupflasterung der Siebenbrunnengasse zwischen der Oberen Amtshausgasse und der Diehlgasse, die Umpflasterung des Inneren Margareten-gürtels zwischen Flurschütz- und Eichenstraße und der Reinprechtsdorferstraße von der Siebenbrunnensfeldgasse bis zum Matheinsdorferpfahle, die Asphaltmakadamherstellungen am Siebenbrunnenpfahle im Zuge der Brandmayer- und Kohlgasse und in der Franzens- und Krongasse;

im VI. Bezirke: Die Holzpflasterung der Gumpendorferstraße von der Rahl- bis zur Rößlergasse, die Herstellung von Asphalttrottoirs am Getreidemarkte und in der Gumpendorferstraße;

im VII. Bezirke: Die Holzpflasterung in der Neustiftgasse vor der k. k. Staatsrealschule, die Umpflasterung der Mariahilferstraße zwischen der Neubaugasse und Kaiserstraße;

im VIII. Bezirke: Die Neupflasterung der Lange Gasse zwischen der Laudongasse und Alferstraße, die Umpflasterung der Florianigasse von der Schlüssel- bis zur Lange Gasse, die Asphaltmakadamherstellung in der Albertgasse von der Josefstädterstraße bis zur Pfeilgasse, die Umpflasterung der Lerchenfelderstraße von der Piaristengasse bis zur Neudeggergasse;

im IX. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung der Kapellengasse, die Umpflasterung der Maria Theresienstraße von der Währingerstraße bis zur Wasagasse, der Währingerstraße von der Ruzsdorferstraße bis zum Gürtel, die Holzpflasterung der Waisenhausgasse vor dem physikalischen und Radiuminstitute, die Regulierung der Lazarettgasse bei gleichzeitiger Herstellung eines Holzpflasters zwischen der Borschkogasse und der Pelikangasse und vor der Klinik Wertheim und anschließend daran die Holzpflasterung der Spitalgasse bis zur Sensengasse, die Straßenherstellung in der Versorgungshausgasse, die Niveauabgrabung der städtischen Gründe im Bereiche der Irrenhausrealität am Inneren Währinger Gürtel, die Straßenherstellungen am Spittelauerplatz, die Asphaltmakadamherstellung in der Kolingasse zwischen der Währingerstraße und der Liechtensteinstraße;

im X. Bezirke: Die Neupflasterung des Eugenplatzes im Zuge der Eugengasse zwischen Favoritenstraße und Senefeldergasse, die Asphaltierung der Eugengasse zwischen der Senefelder- und Herzgasse und des Eugenplatzes im Zuge der Senefeldergasse, die Straßenherstellungen bei der neuen Schule in der Schleiergasse, die Asphaltmakadamherstellungen in der Herz- und Erlachgasse vor der städtischen Schule;

im XI. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung der Kaiser-Ebersdorferstraße von der Simmeringer Hauptstraße bis zum Münnichplatz anlässlich des Baues der Straßenbahnlinie nach Kaiser-Ebersdorf, die Neupflasterung der Rinnböckstraße zwischen Zipperergasse und Dr.-Nr. 36 bei gleichzeitiger Herstellung eines Holzpflasters vor der städtischen Schule, die Umpflasterung der Kopalgasse zwischen Meichelstraße und Staatsbahnviadukt und der anschließenden Haidestraße, dann der Simmeringer Hauptstraße zwischen der Dampfmühlgasse und Bachmayergasse, die Straßenherstellung in der Fabiganstraße, die Asphaltmakadamherstellung am Friedhofwege;

im XII. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung der Grünbergstraße zwischen der Schönbrunnerstraße und der Tivoligasse, die Neupflasterung der Vivenotgasse zwischen Reschgasse und Niederhoffstraße, die Umpflasterung der Heßendorferstraße zwischen der Valerie-Cottage und der Schönbrunner-Allee, die Straßenherstellungen in der Belghofergasse von der Altmannsdorferstraße bis Dr.-Nr. 28 und in der Strohberggasse von der Verbindungsbahn bis zur Rechten Bahnzeile;

im XIII. Bezirke: Die Neupflasterung der Zehetnergasse von der Hadigasse bis zur Verbindungsbahn und des Straßenzuges Preyergasse—Hofwiesengasse (der Unterfahrungsstraße unter der Verbindungsbahn nächst der Speisingerstraße), die Regulierung und Neupflasterung der Feldkellergasse zwischen der Hofwiesengasse und Speisingerstraße, die Straßenherstellungen beim Kaiserjubiläumsspitale der Gemeinde Wien von der Speisingerstraße bis zum Haupteingange, die Asphaltmakadamherstellungen in der Mazingstraße und in der Ruhoffstraße zwischen Dommayer- und Fleischgasse;

im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung der Goldschlagstraße von der Selzer- bis zur Illegasse, die Neupflasterung der Johnstraße von der Fenzlgasse bis zur Märzstraße und die Asphaltierung der Graumanngasse von der Storchengasse bis zur Illegasse;

im XV. Bezirke: Die Neupflasterung von Straßenzügen auf den parzellierten Teilen der Schmelz, und zwar: des Vogelweidplatzes von der Hütteldorferstraße bis zur Gablenzgasse, der Langmaiggasse, der Markgraf Rüdigerstraße, der verlängerten Schweglerstraße, des Kriemhildplatzes und der verlängerten Johnstraße von der Hütteldorferstraße bis zur Pilgeringasse; dann die Durchführung und Neupflasterung der Hütteldorferstraße von der Hackengasse bis zur Wurzbachgasse über das Gebiet des Schmelzer Friedhofes und die Durchführung der Wurzbachgasse über den Schmelzer Friedhof, die Asphaltierung der Trottoirs am Neubaugürtel vom Westbahnhofe bis Dr.-Nr. 25;

im XVI. Bezirke: Die Neupflasterung der Burlitzergasse, Spedbacher- gasse, Redtenbacher- und Vienstfeldergasse von der Ottakringerstraße bis zur Arnetzgasse, der Herbststraße von der Neumayer- bis zur Habichergasse, der Wattgasse zwischen der Wilhelminenstraße und Eßfingergasse, der Suttengasse von der Thaliastraße bis zur Koppstraße, der Sandleitengasse von der Güpferlingstraße bis Straße III nächst der Rotherdstraße, der Gablenzgasse von der Neumayer- bis zur Fröbelgasse und der Pahergasse von der Veronika- bis zur Brunnen- gasse, letztere mit Keramiksteinen; die Umpflasterung des Lerchenfeldergürtels zwischen der Grundsteingasse und der Neulerchenfelderstraße und der Veronika- gasse von der Thelemann- bis zur Schellhammergasse; die Straßenherstellungen in der Roseggergasse zwischen der Herbst- und Bernhartstraße und in der Land- steinergasse zwischen der Rosegger- und Lorenz Mandlgasse; die Asphaltmakadam- herstellungen am Richard Wagnerplatz vor dem Amtsgebäude und im Zuge der Hyrtlgasse, am Hofferplatz und in der Neumayergasse vor der städtischen Schule;

im XVII. Bezirke: Die Neupflasterung der Schadinagasse, die Um- pflasterung des Hernalser- und Währingergürtels zwischen der Hernalser Haupt- straße und der Czermakgasse, die Asphaltierung in der Kalvarienberggasse zwischen Elterleinplatz und Köbergasse, die Herstellung der Serpentine unter- halb der Sängervarte (Rosenackerstraße), die Herstellung der Wilhelminenberg- straße von der Braungasse bis zur Rosenackerstraße;

im XVIII. Bezirke: Die Regulierung und Umpflasterung des Pfarrer Deckertplatzes, die Straßenherstellungen der verlängerten Semperstraße über den Währinger Allgemeinen Friedhof von der Mollgasse bis zur Leichenhalle, der Abt Karlgasse und Karl Ludwigstraße auf den Gründen der ehemaligen Brau- hausrealität, der Hochgasse zwischen Wurzinger- und Schafberggasse und der Gebergasse; die Asphaltmakadamherstellung in der Semperstraße zwischen Genz- gasse und Sternwartestraße und in der Hochschulstraße zwischen der Colloredogasse und Hasenauerstraße;

im XIX. Bezirke: Die Holzpflasterung in der Gymnasiumstraße vor dem Mädchenlyzeum, die Regulierung und Neupflasterung der Siebingerstraße von der Obkircher- bis zur Medlergasse, die Straßenherstellung der Krotten- bachstraße von der Billrothstraße bis zur Borortelinie der Stadtbahn und der Cottagegasse von der Krottenbachstraße bis zur Chimanistraße;

im XX. Bezirke: Die Asphaltierung der Rafaelgasse zwischen Brigitta- platz und Pappenheimgasse, die Neupflasterung der Wintergasse zwischen Leipziger- und Stromstraße, der Forsthausgasse und der Pappenheimgasse von der Dammstraße bis zur Nordwestbahnstraße; die Umpflasterung der Kloster-

neuburgerstraße zwischen der Pappenheimgasse und Leipzigerstraße, die Straßenherstellungen in der Leystraße, am Allerheiligenplatze, beim neuen Gasbehälter, der Adalbert Stiftergasse und der Greiseneckergasse; die Asphaltmakadamherstellung in der Bäuerlegasse zwischen der Kauscherstraße und Streffleurgasse;

im XXI. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung der Stadlauerstraße von der Schick- bis zur Wiedgasse und von der Erzherzog Karlstraße bis zur Staatsbahnüberführung, der Heinrich Schindlergasse und der Patricigasse von der Leopoldauerstraße bis zur Bentheimstraße, der Angererstraße von der Brünnerstraße bis zur Zufahrtstraße zum Nordbahnhofe und der Pirquetstraße von der Erzherzog Karl-Strasse bis zum Einfahrtstor der Fabrik der Union Elektrizitätsgesellschaft; die Straßenherstellungen in der Steinbrechergasse, Eduard Fischergasse, Magdeburgstraße, Marbodgasse, am Genochplatze, in der Steigenteschgasse, Anton Sattlergasse, in der verlängerten Lenkgasse, am Ragnaner-Platze längs der ungeraden Orientierungsnummern und bei der städtischen Schule in Groß-Jedlersdorf an der Siemensstraße; die Makadamisierung der Langobardenstraße als Hauptzufahrtsstraße zum Flugfelde.

Nicht gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß der nicht gepflasterten (makadamisierten oder beschotterten) Flächen der von der Gemeinde Wien erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 6,359.225 m², wovon 5,302.694 m² auf Fahrbahnen und 1,056.531 m² auf Gehwege entfallen.

Die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Rinnfalle und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 728.191 K betragen.

Erhaltung der Schotterstraßen.

Für die Erhaltung der Schotterstraßen wurden 185.167 m³ Schotter und Kiesel sowie 6279 m³ Sand mit den Kostenbeträgen von 2,008.367 K, beziehungsweise 111.337 K, aufgewendet; hievon sind 17.244 m³ Gebirgsschotter und 1849 m³ Gebirgssand, welche Materialien in eigener Regie im städtischen Steinbruche auf dem Eyselberge gewonnen wurden (Regie- und Verführungskosten zusammen 143.270 K) sowie 5776 m³ Wientalschotter und -sand (gewonnen in eigener Regie aus den Staubbassins in Weidlingau mit einem Regie- und Fuhrkostenaufwande von 32.921 K), ferner 2888 m³ Gebirgsschotter vom städtischen Steinbruche Siebering mit den Verführungskosten von 10.974 K.

Die zur Verminderung der Staubbelästigung und der Straßenabnutzung bereits seit einigen Jahren ausgeführten Teerungen von Fahrbahnen und Fußwegen wurden auch im Berichtsjahre fortgesetzt.

Es wurden 20.052·50 m² Fahrbahnen und 42.916·21 m² Gehwege neu geteert, beziehungsweise mit einem neuen Überzuge versehen. Ausbesserungen wurden vorgenommen bei 473·50 m² Fahrbahnen und 17.092·94 m² Gehwegen. Am Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 82.760·78 m² Fahrbahnen und 358.733·55 m² Gehwege mit Oberflächenteerungen versehen. Außerdem wurden die Versuche mit Asphalt- und Teermakadamisierungen fortgesetzt.

Nach den bisher gemachten Erfahrungen hat sich die Teermafadamdecke nicht besonders widerstandsfähig gezeigt, weshalb im Jahre 1912 nur mehr 3906 m² in Teermafadam, während 19.986 m² in Asphaltmafadam zur Ausfüh-
 führung gelangten. Jene Schotterstraßen, die mit Asphalt- oder Teermafadam
 belegt wurden, sind vorher unter den wichtigeren Straßenherstellungen angeführt.

Das Gesamtausmaß der am Ende des Berichtsjahres bestandenen Asphalt-,
 beziehungsweise Teermafadamstraßen betrug 59.591 m² Fahrbahnen und 2283 m²
 Gehwege.

Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde Wien erhaltenen
 Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 8.319.081 m²,
 wovon 5.358.230 m² auf Fahrbahnen und 2.960.851 m² auf Trottoirs entfallen;
 die gepflasterten Flächen betragen daher 56·64% der früher angegebenen Gesamt-
 straßenflächen.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug 248.990 m², an
 Trottoirs 62.684 m².

In diesen Flächen sind auch die anlässlich des Baues neuer Straßenbahn-
 linien in bisher ungepflasterten Straßen ausgeführten Pflasterungen in den
 Gleiszonon und die von den Erbauern neuer Häuser hergestellten Trottoir-
 pflasterungen inbegriffen. Die Fläche der mit geräuschverminderndem Pflaster
 versehenen Fahrbahnen hat sich bei Asphaltstraßen um 23.098 m², bei Holz-
 pflasterungen um 12.246 m² erhöht.

Im Berichtsjahre beziffern sich die unter den ordentlichen Ausgaben ver-
 rechneten Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 814.889 K,
 für Umpflasterungen mit 1.108.444 K und für kurrente Pflastererhaltung mit
 2.132.838 K.

Außerdem wurden für Neupflasterungen und Straßenherstellungen auf
 Rechnung des Investitionsanlehens vom Jahre 1902 82.486 K und auf
 Rechnung des Investitionsanlehens vom Jahre 1908 2.792.752 K verausgabt.
 Nähere Angaben über die vorgenommenen Neupflasterungen und Umpflasterun-
 gen sowie über die Anzahl und Gattung der eingelieferten und verwendeten
 Pflastersteine sind im Statistischen Jahrbuche und im Hauptrechnungsabschlusse
 der Stadt Wien enthalten.

Hinsichtlich der zu Steinpflasterungen verwendeten Materialien wird
 bemerkt, daß sowohl Granitsteine aus den Steinbrüchen in und bei Mauthausen
 in Oberösterreich, als auch Granitsteine härterer Gattung aus den Steinbrüchen
 in Schärding in Oberösterreich, Iztal, Fürstenstein, Wilshofen in Bayern, Zum-
 berg und Skutsch in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Steinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 191.690 m², davon
 aus den städtischen Steinbrüchen in Oberösterreich für 29.827 m², so daß 15·56%
 des Gesamtpflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Städtische Steinbrüche.

Im städtischen Schotterbruche am Exelberge wurden im Berichtsjahre
 19.930 m³ Schotter, im Steinbruche in Siebering 2720 m³ Schotter, 1000 m³
 Mauersteine und 2500 m³ Wurfsteine erzeugt.

Zur leichteren Überwachung des Sieveringer Steinbruches in der arbeitsfreien Zeit wurde das unmittelbar neben dem Steinbruche gelegene städtische Haus, XIX., Gspöttgraben 4, adaptiert und dem Steinbruchaufseher in demselben eine Naturalwohnung zugewiesen; gleichzeitig wurde in diesem Hause ein Raum zur ersten Hilfeleistung eingerichtet.

In den städtischen Steinbrüchen in Oberösterreich wurde auf dem Anzendorferfelde in Marbach ein Steinbruch eröffnet, in welchem im Betriebsjahre 23.400 Stück Pflastersteine erzeugt wurden. Behufs Erweiterung der Bruchwände der Marbacher Brüche wurden Abraumarbeiten im veranschlagten Kostenbetrage von 23.800 K in Angriff genommen. Die Pflastersteinerzeugung wurde auch auf die Herstellung von Kleinschlag und auf die zur seitlichen Begrenzung der Kleinschlagpflasterungen erforderlichen Leistensteine erstreckt.

Wie in den Vorjahren lieferten die städtischen Steinbrüche auch verschiedene Steinmeharbeiten, insbesondere Gartensockel, Stiegenstufen, Postamente, Deckplatten und Kanalkämpfersteine für städtische Bauten in Wien.

3. Säuberung und Bespritzung der Straßen, Einsammlung, Abfuhr und Beseitigung des Hauskehrichtes.

Straßen säuberung.

Seitens der Bezirksvorstehungen des II. und XVI. Bezirkes wurde die Straßen säuberung und -erhaltung an die zuständigen Ämter übergeben.

An baulichen Veränderungen in den städtischen Fuhrwerks- und Straßen säuberungsdepots sind zu bemerken:

Die Instandsetzungsarbeiten an den Dächern und Pferdeständen des städtischen Fuhrwerksdepots, XX., Traisengasse 8 und 9, die Umgestaltung eines Stalles daselbst in eine offene Wagenhalle und die bauliche Ausgestaltung des Straßen säuberungsdepots im V. Bezirk, Brandmahergasse 24.

Hinsichtlich der Schneesäuberung und der sonstigen Vorkehrungen, betreffend die Schneeabfuhr auf die Abladeplätze, den Schneeabwurf in die Kanäle und die Vorkehrungen gegen Glatteis sind im Berichtsjahre keine wesentlichen Veränderungen eingetreten. Ein zu Ende des Berichtsjahres durchgeführter Versuch der Schneeabfuhr mit Lastenautomobilen hat ein zufriedenstellendes Resultat ergeben.

Straßen bespritzung.

Die bisher vom Stadtbauamte durchgeführte Schlauchkarrenbespritzung wurde vom städtischen Fuhrwerksbetriebe übernommen.

Infolge Eröffnung, beziehungsweise Verbreiterung von Straßen, sowie infolge Einführung von täglich öfterer Bespritzung bei den in die regelmäßige Bespritzung bereits einbezogenen Straßen, ist im Berichtsjahre ein Zuwachs an Bespritzungsfläche von 2,025.953 m² eingetreten.

Zu bemerken ist, daß der Autosprengwagen, welcher im Vorjahre hauptsächlich in der Prater-Hauptallee an Stelle der Schlauchtrommelwagen in Benutzung stand, im Berichtsjahre auch in anderen Straßen des Praters und des II. Bezirkes verwendet wurde.

An Betriebsmitteln wurden 2 Sprengwagen mit regulierbarer Zylinderbrause und 2 eiserne Handsprengwagen neu beschafft. Wegen Ankaufes eines zweiten Autosprengwagens mit 50 hl Wasserinhalt wurden mit der Firma Buch, Parsche & Weiße Verhandlungen eingeleitet. Auch fanden im Berichtsjahre weitere Umgestaltungen der den Bespritzungsunternehmern gehörenden Faszwagen mit Schleuderbrause in selbsttätige Spritzwagen durch Anbringung von Spritzvorrichtungen nach System Reich und System Tula statt, so daß nur mehr sehr wenige Wagen mit Schleuderbrausen in Verwendung stehen.

Der Betrieb der Schöpfwerke zur Beschaffung des Aufspritzwassers in den einzelnen Bezirken wurde, nachdem derselbe durch die II. Kaiser Franz Josef-Hochquellenleitung entbehrlich geworden war, gänzlich eingestellt und die Auflassung dieser Wasserwerke in der Weise beschlossen, daß ein Teil derselben vollständig demoliert und der andere Teil in geräumtem Zustande für Zwecke der Straßen säuberung, der Stadtgardendirektion und der städtischen Feuerwehr benützt werden soll.

Die Verwendung der Staubbindemittel Afonia und Ephygrit, ersteres zum Vorbesprengen der bei trockenem Frostwetter mit Rehrmaschinen zu säubernden gepflasterten Hauptverkehrsstraßen, hat im Berichtsjahre in größerem Umfange stattgefunden. Ganz neu versucht wurde das Staubbindemittel „Lignoterin“, ein emulgiertes Teerpräparat aus der chemischen Fabrik in Komorau in Schlesien, welches einen guten Erfolg zeitigte. Was die im Vorjahre wieder aufgenommene Verwendung von Stauböl auf Makadamstraßen anbelangt, so wurde mit diesem sich sehr bewährenden Staubbindemittel außer der auf den Cobenzl führenden Serpentinestraße auch die Automobilzufahrtsstraße zum Asperner Flugfelde im XXI. Bezirke behandelt.

Die Gesamtkosten der verwendeten Staubbindemittel beliefen sich auf 32.320 K.

Hauskehrteinsammlung.

In der Rehrchteinsammlung ist im Berichtsjahre noch keine Änderung eingetreten, da über das von der Direktion der städtischen Elektrizitätswerke im Vorjahre vorgelegte Projekt über die Rehrichtverbrennung und Rehrchteinsammlung noch keine Entscheidung getroffen werden konnte.

b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Gemeindegebiete bestehenden Straßen des k. k. Straßenärars sind zu erwähnen:

Die Einleitung der Vertragsverlängerung mit den k. k. Baubezirken Wien und Wiener-Neustadt, betreffend die Säuberung der Linzer Reichsstraße, beziehungsweise der Laxenburger und Triester Reichsstraße und die Vorlage und Genehmigung des Projektes, betreffend die Regulierung der Wagramer (ehemaligen Ragrauer) Reichsstraße auf Grund eines mit der k. k. niederösterreichischen Statthalterei speziell getroffenen Übereinkommens.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß die Erhaltungsgrenze der Simmeringer Hauptstraße (Schwechater Reichsstraße) nächst der Pachmayergasse gelegentlich der Umpflasterung der Simmeringer Hauptstraße und Auspflasterung der Fahrbahn der Simmeringer Hauptstraße zwischen Dürrnbacherstraße und Nierenbergergasse, bis zur Häusergrenze von Nr. 43 und 45 verschoben wurde.

c) Eisenbahnen.

I. Lokomotivbahnen.

1. Allgemeines.

Wie in den Vorjahren ließ es sich die Gemeindevertretung auch im Berichtsjahre angelegen sein, die Verbesserung des Verkehrs auf den Eisenbahnen anzustreben. Insbesondere ist zu erwähnen, daß beim k. k. Eisenbahnministerium angeregt wurde, die Wiener Bahnhofskommission zu ersuchen, bei Beratung des Projektes für den Umbau des Nordwestbahnhofes auf den Verkehr durchlaufender Stadtbahnzüge nach und von Floridsdorf Bedacht zu nehmen. Ferner wurde beim k. k. Eisenbahnministerium beantragt, die k. k. Nordbahndirektion und die k. k. Staatsbahndirektion Wien zu beauftragen, durch Herstellung kleiner Perrons und durch allfällige Umgestaltung der Gleisanlage eine Verbesserung der Verbindung zwischen der Stadtbahnhaltestelle Praterstern und dem Nordbahnhofe in der Richtung zu schaffen, daß die Stadtbahnzüge möglichst nahe an letzteren heranzufahren können und den Fahrgästen ein bequemerer Umsteigeverkehr von den Zügen der Nordbahn in die der Stadtbahn geboten wird. Ferner wurde beantragt, für entsprechende Anschlüsse zwischen Zügen der Nordbahn und Stadtbahn vorzusorgen, sowie direkte Fahrkarten im Korrespondenzverkehre zwischen Stadtbahn und Nordbahn auszugeben. Das k. k. Eisenbahnministerium hat zufolge Erlasses vom 4. Dezember diese Anregungen der Wiener Bahnhofskommission zur Berichterstattung, beziehungsweise Antragstellung überwiesen.

2. K. k. Staatsbahnen.

a) In der Verwaltung der k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Im Berichtsjahre wurden die umfangreichen Projekte und Kostenanschläge für die Beseitigung der Niveaufkreuzungen der Westbahn in Penzing verfaßt und alle Vorbereitungen für die Vergebung der vor allem zur Ausführung gelangenden Unterbauarbeiten getroffen.

Nach der Überprüfung durch das Stadtbauamt nahm der Stadtrat mit dem Beschlusse vom 28. März zu dem von der k. k. Staatsbahndirektion übermittelten Operate für die politische Begehung hinsichtlich der Überfahrtsbrücke im Zuge der Ameisgasse über die Westbahn und der zugehörigen Rampen zur Einwaggasse und Cumberlandstraße sowie für die Personentunnels Einwaggasse und Diesterweggasse Stellung. Unter anderem wurde hiebei dem Vorschlage der Staatsbahnverwaltung, die innerhalb des Bereiches der beiden Personentunnels gelegenen Strecken der von der Gemeinde projektierten Unratskanäle unter einem mit den Tunnelbauten auszuführen, zugestimmt, jedoch bedungen, daß die Gemeinde aus diesem Anlasse nur die Kosten der Kanalherstellung selbst sowie der zugehörigen Rünnetten, gerechnet von der untersten Fläche des für die Tunnels samt Stiegen erforderlichen Aushubes, treffen dürfen, und daß die Hälfte des durch den Ausbau dieser Kanäle erzielten Ersparnisses bei der Abrechnung der Gemeinde gutzuschreiben ist.

Gegen die Verwendung von Holzstöckelpflaster auf der Überfahrtsbrücke im Zuge der Ameisgasse an Stelle des vertragsmäßigen Granitpflasters wurde keine Einwendung erhoben; für die Brücke wurde eine nutzbare Fahrbahnbreite von

10·8 m und hinsichtlich der Tragfähigkeit die Annahme vorgeschrieben, daß die zwei Straßenbahngleise auf der Brücke mit Wagen von 10 m Länge und 20 t Gewicht und die beiderseitigen Fahrbahnen außerhalb der Gleise mit je einem 12 t-Wagen und im übrigen mit 8-t-Wagen, beziehungsweise Menschengedränge voll besetzt sind. Alternativ — nicht gleichzeitig mit der Straßenbahn — ist eine Straßenwalze von 18 t Gewicht in Rechnung zu stellen.

Außerdem wurde bedungen, daß auf die Belastung der Gehwege durch zwei Gasrohre von je 30 cm innerem Durchmesser und durch zwei Wasserleitungsrohre von je 30 cm äußerem Durchmesser (samt Umhüllung) sowie durch Kabel, die, auf 1 m Breite verteilt, 100 kg per Quadratmeter Gewicht haben, Rücksicht zu nehmen ist. Für die Einmündung der Entwässerungskanäle der Massengutgleisanlage in den städtischen Hauptunratskanal wurden die notwendigen Bedingungen gestellt.

Unter der Voraussetzung der Annahme aller Bedingungen hat sich die Gemeinde mit der bei der Rampe im Zuge der Bergmüllergasse anlässlich des Baues des dritten und vierten Gleises der Westbahn hergestellten Steigung von 65 pro Mille einverstanden erklärt.

Da die Bedingungen von der k. k. Staatsbahnverwaltung angenommen wurden, konnte am 22. Mai die politische Begehung für die genannten Bauten ohne wesentlichen Anstand durchgeführt werden. Die erforderlichen Verhandlungen mit den privaten Interessenten wurden eingeleitet und größtenteils zum Abschlusse gebracht. Mit dem Erlasse vom 30. August, Zahl 29.706/19 a, erteilte das k. k. Eisenbahnministerium den Baukonsens für die Anlagen.

Entsprechend dem oben angeführten Stadtratsbeschlusse wurde nunmehr auch die Übernahme der aus Anlaß der Herstellung des dritten und vierten Gleises Hütteldorf—Purkersdorf umgelegten Wege und Wasserläufe zu Ende geführt.

Am 5. April und in weiterer Fortsetzung am 20. August wurde die politische Begehung für eine Erweiterung der Station Inzersdorf der Donauländebahn abgehalten. Die Gemeinde erhob keine Einwendung gegen die Ausführung des Projektes, durch das insbesondere eine Verbindung dieses Bahnhofes mit der Laxenburgerstraße hergestellt wurde.

Am 29. Juli fand die politische Begehung für die Auflassung des Durchlasses der Verbindungsbahn im Zuge des alten Lainzerbachbettes statt. Da dieses Objekt jedoch von der Gemeinde für die Unterführung einer projektierten Straße in Aussicht genommen war, zog die Staatsbahnverwaltung das Projekt zurück und leitete mit der Gemeinde Verhandlungen ein, die eine Umgestaltung des Bauwerkes entsprechend dem neuen Zwecke zum Gegenstande hatten. Sie gelangten im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse.

Weiters erwies sich eine Ausgestaltung und Erweiterung der Station Oberlaa der Donauländebahn als notwendig. Über das hiefür von der k. k. Staatsbahndirektion ausgearbeitete Projekt wurden bereits vor der politischen Begehung, die am 12. November stattfand, Verhandlungen mit der Gemeinde angebahnt, welche ein beide Teile befriedigendes Ergebnis lieferten.

Die Gemeinde gab unter folgenden Bedingungen ihre Zustimmung zur Ausführung der geplanten Herstellungen:

1. Das Brückenobjekt in km 13·6/7 hat folgende Sichtweiten zu erhalten:

a) bei Herstellung einer Öffnung eine lichte Weite von mindestens 11·70 m;

b) bei Herstellung dreier Öffnungen zwei Seitenöffnungen von je 2·50 m und eine Mittelöffnung von 6·70 m lichter Weite.

Die Pfeiler für die Flügelmauern sind so tief zu fundieren, daß die Fahrbahn, welche seinerzeit die ganze Mittelöffnung in Anspruch nehmen wird, bis auf eine lichte Durchfahrts-
höhe von 4·20 m geneigt werden kann.

Das alte Objekt ist nach denselben Grundrissen umzubauen.

Die Unterseite der Brückenkonstruktion ist in der Mittelöffnung sofort, in den Seitenöffnungen über Verlangen der Gemeinde dicht schließend abzudecken.

Das Detailprojekt für die Brücke ist der Gemeinde zur Zustimmung zu übermitteln.

2. Der umgelegte Parallelweg in km 13·5/6 (Parzelle 2452 Oberlaa-Stadt) ist nach Art des bestehenden Weges herzurichten und der hiefür in Anspruch genommene Grund zur E.-Z. 561, Oberlaa-Stadt, zuzuschreiben.

3. In den Niveaufkreuzungen in km 13·9/14·0 und in km 14·1/2 sind die bestehenden und projektierten Gleise mit Leitschienen oder Leitschwellen zu versehen, soweit solche nicht schon vorhanden sind; die Räume zwischen den Schienen sowie ein je 60 cm breiter Streifen beiderseits derselben sind mit Granitsteinen auszufestern.

Über einen Antrag der Vertretung des IX. Bezirkes wurde neuerdings beim k. k. Eisenbahnministerium um den Bau eines Gehsteiges über den Franz Josefsbahnhof angefragt. Das Ministerium teilte jedoch der Gemeinde mit, daß von dieser Herstellung vorläufig abgesehen werden müsse, da es fraglich sei, ob sie mit der noch in Verhandlung stehenden Lösung der Wiener Bahnhoffrage in Einklang zu bringen sei; der Stadtrat nahm dies mit dem Beschlusse vom 17. Dezember zur Kenntnis.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 7. Mai wurde von der schon lange angestrebten Errichtung einer Haltestelle der Verbindungsbahn nächst dem Matzleinsdorfer Viadukte mit Rücksicht auf den Bau der Straßenbahnlinie über den Margaretengürtel Umgang genommen.

In der Station Penzing wurde eine große Signalwerkstätte für eigene Zwecke der k. k. Staatsbahnen, im Franz Josefsbahnhofe wurden Magazine für das k. k. Montanverkaufsamte und für die Firma Karl D h l y sowie ein Anbau an die Kantine und in der Station Heiligenstadt ein großes Magazin für die Aktiengesellschaft für Glasindustrie errichtet; in der Station Hütteldorf wurde eine Vergrößerung der Kantine durchgeführt.

Die aus Anlaß der Verlegung der Penzinger Niveaufkreuzungen nötige Verlegung des Massengutgleises wurde fast vollständig fertiggestellt; zur Eröffnung gelangte diese Anlage jedoch im Berichtsjahre nicht mehr.

β) In der Verwaltung der k. k. Nordbahndirektion.

Der Umbau der Brücke über die Angererstraße im XXI. Bezirke wurde beendet.

Die Ladestelle Leopoldau kam am 30. März für die Abfertigung von Frachten im Verkehre mit dem städtischen Gaswerke zur Eröffnung.

Am Nordbahnhofe wurde eine Signalwerkstätte errichtet. Außerdem gelangten daselbst verschiedene Adaptierungen im Postgebäude zur Durchführung.

γ) In der Verwaltung der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Im Berichtsjahre gelang es, hinsichtlich verschiedener älterer Streitfragen das Einvernehmen mit der k. k. Bahnverwaltung zu erzielen, und zwar hinsichtlich:

- I. der Schlepfbahn zum ehemaligen Erdberger Gaswerke;
- II. der Regelung der Grundeigentumsverhältnisse bei dem Aufnahmsgebäude des Wiener Bahnhofes;
- III. der Grundabtretung der Arsenalstraße;
- IV. der Grundabtretung an der Gudrunstraße, und
- V. der Grundabtretung für die Regulierung der Grillgasse.

Dieses Übereinkommen erhielt am 9. Juli die Genehmigung des Gemeinderates, die des k. k. Eisenbahnministeriums jedoch im Berichtsjahre nicht mehr.

Am Wiener Bahnhofe wurde ein Terrassenanbau an das Aufnahmsgebäude für Zwecke der Bahnhofrestauration, je ein Magazin für Eilgüter und für Bahnerhaltungszwecke sowie ein Schuppen für die Firma A. R o h n & C o., in der Werkstätte Simmering eine Kesselschmiede errichtet.

δ) In der Verwaltung der k. k. Nordwestbahndirektion.

Im Nordwestbahnhofe kam eine Konfiskatkammer sowie ein Magazin für die Firma H. S c h u l z & S o h n, in der Station Floridsdorf-Jedlesees ein Lebensmittelmagazin, in der Lokomotivwerkstätte in Floridsdorf eine Transformatorstation zur Ausführung.

3. Wiener Stadtbahn.

Im Berichtsjahre erwiesen sich verschiedene Rekonstruktionen am Bahnkörper, so auch an der Brücke der Gürtellinie über die Sechschimmelgasse, als notwendig.

Für private Zwecke wurde in der Station Heiligenstadt ein Arbeiterschuppen errichtet.

Die bereits in den Vorjahren eingetretene Frequenzerhöhung hielt auch weiter an und betrug für das Berichtsjahr rund 10%.

Das zum Studium des Ausbaues und der Elektrifizierung der Stadtbahn eingesetzte Subkomitee führte seine Studien und Beratungen fort; zu irgendwelchen entscheidenden Schritten kam es jedoch in dieser Frage nicht.

4. K. k. österr. priv. Südbahngesellschaft.

Die politische Begehung für die bereits früher begonnene Kanalisation des Matleinsdorfer Bahnhofes fand am 14. Februar statt. Hinsichtlich dieser umfangreichen Anlage war das Einverständnis mit der Gemeinde bereits im Jahre 1911 erzielt worden; sie gelangte im Berichtsjahre vollständig zur Durchführung.

Der Benützungskonsens für die neue Durchfahrt im Zuge der Kliebergasse wurde am 22. Februar erteilt.

Am 3. Dezember fand die politische Begehung für die Auflassung eines offenen Objektes in km 4.32 der Pottendorfer Linie statt. Die Gemeinde erhob gegen die Ausführung des Projektes keine Einwendung.

Die Gründe längs der Eichenstraße, die zufolge des mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 14. Dezember 1907 genehmigten Vertrages an die Gemeinde

abzutreten waren, wurden am 18. Jänner in den Besitz der letzteren übergeben. Die Übernahme der zur Verbreiterung der Landgutgasse bestimmten Flächen fand am 17. Mai statt.

Die Frage der Herstellung des Trottoirs längs der Südbahnwerkstätten in der Landgutgasse wurde nach längeren Verhandlungen im Wege eines Ausgleiches mit dem Bahnunternehmen geordnet.

Im Südbahnhofe wurde eine Lampisterie und ein Kohlenstuppen errichtet, das Platzinspektionsgebäude und die Bahnhofrestauration vergrößert, auf das Restaurationsgebäude wurde ein drittes Stockwerk aufgesetzt.

Im Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofe wurden für eigene Zwecke eine Stellwerkshütte und eine Hütte für den Wagenaufseher, für private Zwecke Vergrößerungen der Magazinsräumlichkeiten der Aktiengesellschaft für Korksteinfabrikation und der Firma M. Steiner ausgeführt.

Ferner wurde in den Südbahnwerkstätten ein Anbau an das Tyreslokal hergestellt.

5. Die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

Im Berichtsjahre wurde die Kanalisation des Aspangbahnhofes durchgeführt und die Heizhausanlage daselbst vergrößert.

6. Kahlenbergeisenbahn.

Im Bestande dieser Zahnradbahn ist für das Berichtsjahr keine Änderung zu verzeichnen.

Der Gesellschaft wurde mit Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. August (R. G. Bl. Nr. 158) die Konzession zum Baue und Betriebe einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahn von der Station Nußdorf der Kahlenbergbahn auf das Plateau des Kahlenberges erteilt.

Die im Berichte des Vorjahres erwähnten Verhandlungen wurden nicht abgeschlossen.

7. Dampfstraßenbahnlinien der städtischen Straßenbahnen.

Siehe den Abschnitt XXX, D, des vorliegenden Verwaltungsberichtes.

8. Industriegleise.

Für nachstehende neue Schlepfbahnen wurden die Baubewilligungen erteilt:

- a) für ein von der Donauuferbahn abzweigendes Gleis der Firma J u h o s;
- b) für ein längeres an die Donauuferbahn anschließendes Gleis der Firma A. S. F r a n k l;
- c) für ein in Stadlau von der Staatseisenbahn abzweigendes Gleis der Firma G. S c h ö n b e r g.

Ebenso wurden Ergänzungen und Erweiterungen für folgende bestehende Schlepfbahnanlagen genehmigt:

- d) für die Bahnanlage der Firmen W e i n i g e r & W a h l b e r g aus Anlaß des Umbaues der Kaiser Franz Josefsbrücke;
- e) für die Bahnanlage der A. G. Union, Elektrizitätsgesellschaft in Stadlau;
- f) für die Bahnanlage der A. G. R. P h. W a a g n e r, L. & F. B i r ó & A. K u r z in Stadlau;

g) für die Bahnanlage der Firma *Felten & Guillaume* im X. Bezirke.

Bezüglich des Neubaues eines Gleises für die *A. G. R. Ditmar & Gebrüder Brunner* im Anschlusse an das Schlepplais der städtischen Elektrizitätswerke im XI. Bezirke, sowie einer Erweiterung der Bahnanlage der *A. G. Hofherr & Schranz, Clayton & Shuttleworth* im XXI. Bezirke, wurden die Vorverhandlungen eingeleitet.

II. Elektrische Bahnen.

1. Städtische Straßenbahnen.

Siehe den Abschnitt XXX, D, des vorliegenden Verwaltungsberichtes.

2. Lokalbahnen.

α) Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Im Bestande dieser Bahn innerhalb des Wiener Gemeindegebietes ist während des Berichtsjahres keine wesentliche Änderung zu verzeichnen.

β) Lokalbahn Wien—Breßburg.

Mit dem Erlasse vom 15. Juni traf das k. k. Eisenbahnministerium die Entscheidung hinsichtlich der bei den bisherigen Verhandlungen über den Bau dieser Bahn noch nicht ausgetragenen Parteienforderungen.

Die Konzession für die österreichische Strecke der Bahn wurde am 24. Juni, R. G. Bl. Nr. 125, erteilt.

Zufolge des Gemeinderatsbeschlusses vom 9. Juli trat die Gemeinde die R.-P. 759 (G.-Z. 471, R.-Gem. Simmering) für den Bahnbau ab.

Hinsichtlich der zur Anwendung gelangenden Typen für den Oberbau und die elektrische Ausrüstung wurde das Einvernehmen mit der Gemeinde erzielt.

Innerhalb des Wiener Gemeindegebietes wurden nur die schon im vorigen Jahre im XI. Bezirke begonnenen Bauten weitergeführt.

γ) Projektirte Lokalbahnen.

a) Mit dem Erlasse vom 25. März, Z. 6139, erteilte das k. k. Eisenbahnministerium die Vorkonzession für eine in „Unter-St. Veit“ an die Stadtbahn und in „Hezendorf“ an die Südbahn anzuschließende, mit der Verbindungsbahn parallel laufende Lokalbahn. Der Stadtrat sprach sich mit dem Beschlusse vom 8. Mai, Z. 7250, gegen dieses Projekt aus.

b) Für die Wienerwaldbahn wurde die Vorkonzession mit dem Eisenbahnministerialerlasse vom 10. Juni, Z. 23.938, neuerdings verlängert.

c) Am 20. Februar fand die Stationskommission und Trassenrevision für eine vom n.-ö. Landesauschusse im Anschlusse an die Lokalbahn *Stammersdorf—Auerstal* zu erbauende Linie *Stammersdorf—Groß-Fedlersdorf* statt, gegen die die Gemeinde aus mehrfachen Gründen Stellung nahm.

d) Brücken.

I. Neubau und Rekonstruktion von Brücken und Stegen.

1. Donauströmbrücken.

Kaiser Franz Josefsbrücke. — Die im Jahre 1910 begonnenen Rekonstruktionsarbeiten wurden im Berichtsjahre vollendet; die Schlußkollaudierung fand am 8. Februar statt; die Abrechnung jedoch konnte im Berichtsjahre nicht abgeschlossen werden.

Bezüglich der Vorarbeiten für den Umbau dieser Brücke wird auf den Abschnitt „Donauregulierung“ (X, A, e, 1) verwiesen.

Anderer Strombrücken. — (Siehe den Abschnitt X, A, e, 3.)

Hölzerne Brücke über die alte Donau im Zuge der Wagraner Reichsstraße (Wagramer Straße). — Die Verhandlungen über den Umbau dieser Brücke konnten auch im Berichtsjahre nicht abgeschlossen werden.

Über das im Vorjahre übersendete generelle Projekt für den Umbau der Brücke fand am 29. Mai bei der k. k. n.-ö. Statthalterei eine Besprechung statt, bei der die von der Gemeinde Wien gewünschten Projektänderungen sowie Fragen der Baudurchführung und Kostenbestreitung erörtert wurden. Es ergab sich die Notwendigkeit, neue Kostenberechnungen aufzustellen. Während ihrer Ausarbeitung hatte das Stadtbauamt im Hinblick auf die Änderung des Projektes für die Ausgestaltung des Hafens im Gebiete der alten Donau eine vollständige Abänderung des bisherigen Projektes vorgeschlagen, durch welche eine wesentliche Herabsetzung der Kosten erzielt wird. Diese Vorschläge wurden der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen bekanntgegeben, welche aus Anlaß und auf Grund des neuen Projektes für den 16. September eine Besprechung anberaumte, an der Vertreter des k. k. Ministeriums für öffentliche Arbeiten, der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen, der k. k. n.-ö. Statthalterei, der Donauregulierungskommission und der Gemeinde Wien teilnahmen. Es wurde vereinbart, entsprechend dem neu aufgestellten Hafenprojekte an Stelle einer Brücke von 58·4 m lichter Weite eine solche von 30 m Lichtweite zu errichten, deren Niveau mit Rücksicht darauf, daß der überbrückte Donauarm nach dem geänderten Hafenprojekte dem Schiffsverkehrs nicht zu dienen hat, tiefer gelegt werden kann. Über die der Projektverfassung zugrunde liegende Annahme wurde unter den beteiligten Vertretern eine vollständige Einigung erzielt. Auf Grund dieses Ergebnisses schritt die Staatsverwaltung an die Ausarbeitung eines neuen Projektes, das jedoch im Berichtsjahre nicht mehr fertiggestellt wurde.

2. Donaukanalbrücken.

Ferdinandsbrücke. — Die Abrechnung konnte im Berichtsjahre insbesondere deshalb nicht fertiggestellt werden, weil die Rechnungen einiger Unternehmer nicht rechtzeitig vorgelegt wurden.

Am 6. Dezember wurde die Schlußkollaudierung der Asphaltierarbeiten durchgeführt.

Die Terminüberschreitungen bei den Bronze- und bei den Bildhauerarbeiten wurden vom Stadtrate nachgesehen.

Gemäß einer von der Gemeinde schon vor dem Umbaue der Brücke gestellten Bitte hat der Stadterweiterungsfonds einen Betrag von 60.000 K zu den Kosten der künstlerischen Ausstattung der Brücke gewährt.

Aspernbrücke. — Die Ausschreibung der Anbotsverhandlung zur Erlangung von Projekten und von Anboten für die Ausführung, für die Errichtung eines Notsteges und für die Abtragung der alten Brücke erfolgte am 3. Jänner. Die Anbotsverhandlung fand am 10. Juni statt.

Es langten Projekte und Anbote von nachfolgenden Firmen ein:

1. Von der Firma Jg. Gridl gemeinsam mit der Bauunternehmung W. v. Doderer, Sager & Woerner (Architektur Oberbaurat Baumann).

2. Von der Firma Louis Eilers, Brückenbaufabrik in Hannover-Herrenhausen (Unterbauarbeiten: Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger, Architektur Dr. Max Fabiani).

3. Von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg gemeinsam mit der Bauunternehmung Ed. Aft & Cie. (Architektur Leopold Bauer). Diese Firma hat auch eine Variante vorgelegt.

4. Von der A. G. R. Ph. Wagner, L. & J. Biró & A. Kurz gemeinsam mit der Bauunternehmung E. Gaertner (und zwar Variante I mit dem Architekten Professor Ohmann und Variante II mit dem Architekten Professor Max Hegeler).

5. Von der A. G. R. Ph. Wagner, L. & J. Biró & A. Kurz gemeinsam mit der Bauunternehmung S. Kella & Co. (Architektur Professor Max Hegeler).

Die eingelangten Projekte wurden seitens des Stadtbauamtes überprüft und überdies auch einer Begutachtung durch hervorragende Sachverständige unterzogen.

Mit Stadtratsbeschluß vom 26. November wurden nachfolgende Herren eingeladen, das Amt eines Sachverständigen zu übernehmen: k. k. Hofrat J. E. Briek, o. ö. Professor a. d. Wiener technischen Hochschule; Josef Cecerle, o. ö. Professor des Brückenbaues a. d. technischen Hochschule in Graz; k. k. Oberbaurat Rudolf Halter, o. ö. Professor des Wasserbaues und der Fundierung a. d. Wiener technischen Hochschule, und Oskar Melzer, k. k. Ministerialrat im k. k. Eisenbahnministerium.

Das Sachverständigengutachten konnte im Berichtsjahre nicht fertiggestellt werden.

Brigittabrücke. — Da das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 3. Juli, Z. 7311/186, die weitere Benützung dieser Brücke durch die Straßenbahn nur unter erschwerenden Bedingungen gestattete und deren Umbau verlangte, wurde das Stadtbauamt beauftragt, die erforderlichen Vorarbeiten für das generelle Projekt des Umbaues in Angriff zu nehmen.

Geh- und Rohrstege im Zuge der Rrieglergasse. — Die im Jahre 1872/73 erbaute Sofienbrücke entspricht den in der Brückenverordnung vom 28. August 1904, R. G. Bl. Nr. 79, aufgestellten Belastungsvorschriften nicht mehr vollständig. In der nächsten Zeit werden überdies zwischen dem II. und III. Bezirke neue Wasserleitungs- und Gasrohre gelegt werden müssen. Auch hat die Bezirksvertretung des III. Bezirkes zu wiederholten Malen auf die

Notwendigkeit einer weiteren Verbindung des III. mit dem II. Bezirke (k. k. Prater) hingewiesen und bemerkt, daß eine Entlastung der Sofienbrücke und Franzensbrücke notwendig erscheint.

Das Stadtbauamt hat deshalb für eine neue Überbrückung des Donaukanales zwischen der Aspernbrücke und Franzensbrücke ein generelles Projekt ausgearbeitet, welches am 20. November einer Verhandlung mit den Interessenten unterzogen wurde. Bei dieser Verhandlung haben alle Interessenten dem Projekte zugestimmt, insbesondere haben sich die Vertreter der Bezirke und der k. k. Polizeibehörde einhellig für die Überbrückung im Zuge der Krieglergasse—Kurzbauergasse ausgesprochen; auch wurde nach entsprechender Begründung des Stadtbauamtes beantragt, die Überbrückung mit der Bestimmung als Geh- und Rohrsteig und mit einer Breite von 4 m herzustellen.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 12. Dezember wurde das Stadtbauamt beauftragt, die beiläufigen Herstellungskosten des Steges bei einer Breite von 5 und 6 m bekanntzugeben.

Die Vorarbeiten für die erforderliche Detailprojektierung wurden vom Stadtbauamte noch im Berichtsjahre in Angriff genommen.

3. Bahnüberbrückungen.

Gehstege über die Verbindungsbahn im Zuge der Rosenhügel- und Auhofstraße. — Das Detailprojekt für den Steg im Zuge der Rosenhügelstraße wurde mit Gemeinderatsbeschlusse vom 1. Oktober genehmigt; zugleich wurde das Anbot der k. k. Staatsbahndirektion Wien, zu den Kosten des Objektes 50% der Baukostensumme beizutragen, angenommen und die Ausführung der Arbeiten durch die Gemeinde Wien genehmigt.

Das Detailprojekt für den Steg im Zuge der Auhofstraße wurde mit dem Beschlusse vom 8. Oktober genehmigt und zugleich die von der k. k. Staatsbahnverwaltung zugesicherte Beitragsleistung von 12.500 K angenommen.

Die eisenbahnbehördlichen Genehmigungen sind im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

Gehsteig über die Staatseisenbahn im Zuge der Erzherzog Karl-Straße. — Zur Beseitigung der mit der Niveaufkreuzung der Staatseisenbahn im Zuge der Erzherzog Karl-Straße verbundenen Verkehrsschwierigkeiten wurde ein generelles Projekt für einen Übergangsteig ausgearbeitet und vom Stadtrate am 23. Oktober genehmigt.

Der Magistrat wurde ermächtigt, mit der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft wegen Ausführung dieses Projektes in Verhandlung zu treten.

Fahrbrücke über die Westbahn im Zuge der Ameisgasse. — Diesbezüglich wird auf den Abschnitt „Eisenbahnen“ (X, A, c, 2 a) verwiesen.

4. Bahnbrücken.

Unterfahrung der Verbindungsbahn nächst der Speisingerstraße. — Das Objekt wurde in der ersten Hälfte des Berichtsjahres fertiggestellt und von der k. k. Staatsbahndirektion am 27. September in die Erhaltung übernommen.

Umbau der Brücke der Nordbahn über die Angererstraße. — Der Umbau wurde im Berichtsjahre fertiggestellt, so daß am 6. September die Schlußkollaudierung stattfinden konnte.

Personentunnel in der Schönbrunner Allee unter der Verbindungsbahn. — Das Detailprojekt wurde mit Gemeinderatsbeschluß vom 1. Oktober genehmigt; zugleich wurde das Anbot der k. k. Staatsbahndirektion Wien, zu den Kosten des Objektes 50% beizutragen, angenommen und die Aufteilung der Arbeiten genehmigt.

Die k. k. Staatsbahndirektion wurde ersucht, die eisenbahnbehördliche Genehmigung einzuholen.

Neubau einer Brücke der Südbahn im Zuge der verlängerten Aliebergasse im X. Bezirke. — Nach Durchführung einiger restlicher Arbeiten an der architektonischen Ausgestaltung der Widerlager wurden am 20. Jänner die Baumeisterarbeiten und am 4. Dezember die Eisenkonstruktion in die Erhaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft übernommen.

Personentunnels unter der Westbahn im Zuge der Diesterweg- und Einwaggasse. — Diesbezüglich wird auf den Abschnitt „Eisenbahnen“ (X, A, c, 2 z) verwiesen.

5. Sonstige Brücken.

Adlerbrücke. — Mit Rücksicht auf den Bau der Straßenbahnlinie nach Kaiser-Ebersdorf ergab sich die Notwendigkeit, die nicht genügend tragfähige hölzerne Brücke über den Schwechater Werksbach im Zuge der Kaiser-Ebersdorferstraße im XI. Bezirke umzubauen.

Am 20. Juni wurde das generelle Projekt der wasserrechtlichen Verhandlung unterzogen; es ergab sich kein Anstand.

Das Detailprojekt mit dem Kostenverfornisse von 68.113 K 18 h wurde mit Gemeinderatsbeschluß vom 8. Oktober genehmigt. Die Erd- und Baumeister- sowie die Eisenkonstruktionsarbeiten wurden mit dem Stadtratsbeschlusse vom 7. November vergeben, während für die Asphaltierarbeiten eine neuerliche Offertverhandlung ausgeschrieben wurde.

Mit den Bauarbeiten wurde am 21. November begonnen; im Berichtsjahre wurde noch die Fundierung der Widerlager zu Ende geführt.

II. Erhaltung der Brücken.

1. Donauström- und Donaukanalbrücken.

Gehsteg an der Nordwestbahnbrücke. — Am linken Ende des Gehsteges wurde eine hölzerne Abgangsstiege zum Gelände außerhalb des Subertusdammes hergestellt.

Gehsteg an der Nordbahnbrücke. — Die im Vorjahre genehmigten Rekonstruktionsarbeiten wurden in den Monaten März und April ausgeführt.

Die Schlußkollaudierung fand am 7. Oktober statt.

Wegen Verstärkungsarbeiten an der Brücke mußte der Steg im Sommer neuerlich abgesperrt werden.

Die Gemeinde erteilte die Zustimmung, daß seitens der k. k. Nordbahndirektion, beziehungsweise seitens der k. k. Statthaltereie, am Nordbahnstege Signale zur Bezeichnung der Hauptstromdurchfahrtsöffnungen angebracht werden.

Die Verhandlungen wegen Verlängerung dieses Steges bis zum Handelskai (behufs Beseitigung der mit dem Überschreiten der Geleise der Donauuferbahn verbundenen Verkehrsübelstände) haben ergeben, daß eine solche Verlängerung mit Rücksicht auf die in Aussicht genommene Herstellung eines dritten und vierten Gleises dermalen nicht möglich ist.

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien hat jedoch über eine diesbezügliche Vorstellung der Gemeinde die Zusage gemacht, den Übergang zum Nordbahnstege tunlichst freizuhalten.

Kronprinz Rudolf-Brücke. — Am 29. Februar und 4. Juli fanden Verhandlungen statt, um auf der Auffahrtsrampe und auf der Inundationsbrücke eine doppelgleisige Führung der Straßenbahn zu ermöglichen; es war in Aussicht genommen, die Fahrbahn auf der Rampe und auf der Inundationsbrücke provisorisch zu verbreitern und die beiderseitigen Gehwege auf Konsolen zu verlegen.

Da aber die provisorische Verbreiterung hohe Kosten verursacht und die Brücke in absehbarer Zeit zum Umbau gelangen soll, wurden mit der k. k. Staatsverwaltung wegen einer definitiven Verbreiterung der Rampe und der Inundationsbrücke Verhandlungen eingeleitet; sie wurden im Berichtsjahre nicht mehr abgeschlossen.

Brigittabrücke. — Mit Stadtratsbeschluß vom 2. April wurden die erforderlichen Untersuchungs- und Rekonstruktionsarbeiten, insbesondere die Untersuchung und Auswechslung von Nieten und die teilweise Erneuerung des Gehwegbelages und des Anstriches mit dem Kostenverordnungsbeschlusse von 16.109 K 16 h genehmigt.

Die Vergebung der Arbeiten erfolgte mit dem Stadtratsbeschlusse vom 12. Juni und 17. Juli.

Die Arbeiten, bei denen zum ersten Male an einer städtischen Brücke das maschinelle Entrostungsverfahren mit Erfolg angewendet wurde, wurden bei zeitweiser Absperrung je eines Gehweges und Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs in der Zeit vom 5. August bis 16. November durchgeführt. Dabei wurde ein auf der Brückenkonstruktion befestigtes Hängegerüst in der Art verwendet, daß zuerst nur die fluslaufwärtsgerichtete, dann die flusabwärtsgerichtete Brückenhälfte auf eine halbe Brückenlänge eingerüstet wurde.

Für das Hängegerüst wurde auf Grund der Verhandlung vom 16. August der wasserrechtliche Konsens erteilt.

Die als notwendig erkannten Mehrarbeiten wurden mit Stadtratsbeschluß vom 5. September mit dem Kostenbetrage von 7.841 K 96 h genehmigt.

Die Schlußkollaudierung fand am 9. Dezember statt.

Die Gesamtkosten beliefen sich auf 21.142 K 27 h.

Mit Rücksicht auf den Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Juli hat der Magistrat mit Kundmachung vom 27. November für das Befahren der Brücke folgende Verkehrsbeschränkungen angeordnet:

1. Menschenansammlungen auf beiden Konsolen und auf der Brückenfahrbahn, Wagenansammlungen auf der Fahrbahn sowie das Marschieren von

Truppenkörpern und Aufzügen in geschlossenen Reihen über die Brücke ist verboten.

2. Lastwagen mit mehr als 6 t (6000 kg) Gesamtgewicht dürfen auf der Brücke nicht verkehren.

3. Lastwagen mit einem Gesamtgewichte von 3 bis 6 t (3000 bis 6000 kg) dürfen, wenn auf beiden Gleisen der Brücke Züge der städtischen Straßenbahnen sich befinden, nur in einer Reihe über die Brücke verkehren. Sonst dürfen Lastwagen höchstens in zwei Reihen die Brücke benützen.

A u g a r t e n b r ü c k e. — Auch bei dieser Brücke wurde die Auswechslung der Gehwegpfosten und Polsterhölzer sowie die Untersuchung der Eisenkonstruktion und Auswechslung loser Nieten erforderlich. Für diese Arbeiten wurde mit Stadtratsbeschluß vom 25. Oktober ein Betrag von 7368 K 96 h genehmigt; die Arbeiten wurden mit Stadtratsbeschluß vom 26. November vergeben. Um die mit der zeitweisen Absperrung der Gehwege verbundene Verkehrsstörung zur Zeit der Weihnachts- und Neujahrsfeiertage zu vermeiden, wurde der Baubeginn auf das Jahr 1913 verschoben.

K a i s e r J o s e p h - B r ü c k e. — Die Untersuchung der Eisenkonstruktion und Auswechslung loser Nieten wurde mit Stadtratsbeschluß vom 8. Oktober mit dem Betrage von 8371 K genehmigt; gleichzeitig wurden diese Arbeiten vergeben.

Das zur Arbeitsdurchführung erforderliche Hängegerüst wurde auf Grund der wasserrechtlichen und strompolizeilichen Verhandlung vom 18. November von der k. k. n.-ö. Statthalterei genehmigt.

Die Arbeiten wurden am 9. Dezember begonnen.

Im übrigen wurden an den Donaukanalbrücken nach Erfordernis Ausbesserungs- und Reinigungsarbeiten vorgenommen, namentlich Reinigung der Widerlager, kleinere Schlosserarbeiten und Ausbesserungen der Fahrbahnen und Gehwege; so insbesondere an der Marxerbrücke, Franzensbrücke, Aspernbrücke, Sophienbrücke und Kaiser Joseph-Brücke.

Die Tragkonstruktion der Aspernbrücke wurde periodisch der erforderlichen Untersuchung unterzogen.

Die für diese Arbeiten aufgelaufenen Kosten betragen rund 17.000 K.

2. W i e n f l u ß b r ü c k e n.

S o l l a m t s b r ü c k e. — Die Untersuchung der Eisenkonstruktion und Anstreicherneuerung wurde zufolge Stadtratsbeschluß vom 14. Juni mit dem Kostenverordernisse von 6000 K genehmigt; mit Beschluß des Stadtrates vom 1. August wurden die Anstreicherarbeiten vergeben, während die Vergabung der Eisenkonstruktion erst auf Grund einer neuen Anbotsverhandlung mit Stadtratsbeschluß vom 20. August erfolgen konnte.

Die Arbeiten wurden am 25. September begonnen. Anlässlich der Durchführung ergaben sich vorher nicht sichtbare Mängel, insbesondere eine stärkere Verrostung des Zoresisenbelages, wodurch der Ausbruch und die Erneuerung des Betonbelages notwendig wurde.

Für diese Mehrarbeiten wurde mit Stadtratsbeschluß vom 5. November ein Nachtragskredit von 6200 K genehmigt.

Mit Ausnahme geringfügiger Nachtragsherstellungen waren die Arbeiten mit Ablauf des Berichtsjahres vollendet.

Kleine Margerbrücke. — Die Fahrbahnbetonierung dieser Brücke mußte erneuert werden; ebenso waren eine gründliche Untersuchung der Eisenkonstruktion, Entrostung, Nietenauswechslung und Anstricherneuerung notwendig geworden.

Die Arbeiten wurden vom Stadtrate mit Beschluß vom 19. März mit dem Kostenerfordernisse von 24.619 K 20 h genehmigt.

Die ausgeschriebenen Arbeiten wurden mit den Stadtratsbeschlüssen vom 24. Mai und 2. Juli vergeben und in Angriff genommen.

Bei der Durchführung ergab sich nach vollständigem Abbruch der Abdeckung auf der flußabwärtigen Brückenhälfte die Notwendigkeit von Mehrarbeiten, für die mit Stadtratsbeschluß vom 5. November ein Nachtragskredit von 1400 K genehmigt wurde.

Mitte November waren die Arbeiten vollständig beendet.

Karolinenbrücke. — Die Eisenkonstruktion der Brücke wurde einer Untersuchung unterzogen, wobei die losen Nieten ausgewechselt wurden; gleichzeitig wurde die Brücke gereinigt und der Anstrich erneuert. Die Kosten waren mit 4000 K veranschlagt.

Die Arbeiten wurden am 8. Juli begonnen und Ende August vollendet.

Guldenbrücke. — An der Guldenbrücke wurden im Berichtsjahre ursprünglich mit 3180 K veranschlagte Erneuerungsarbeiten am Gehwegbelage und Anstriche ausgeführt; für Mehrarbeiten wurde mit Stadtratsbeschluß vom 13. September ein Nachtragskredit von 2400 K genehmigt.

Die Arbeiten wurden im Berichtsjahre noch vollendet.

An den sonstigen Wienflußbrücken wurden die zu ihrer Instandhaltung und Reinigung erforderlichen Arbeiten vorgenommen.

Die für diese Arbeiten aufgelaufenen Gesamtkosten betragen rund 5400 K.

3. Sonstige Brücken.

Ruftensteg. — Die Auswechslung der Glasfenster gegen perforierte Glas tafeln wurde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 14. Juni mit dem Kostenerfordernisse von 5370 K genehmigt und vergeben.

Am 6. Dezember fand die Schlußfollaudierung statt.

An den übrigen in der Erhaltung der Gemeinde Wien stehenden Brücken wurden die notwendigen Erhaltungsarbeiten durchgeführt und hiefür ein Betrag von rund 18.000 K ausgegeben.

e) Wasserstraßen.

1. Donauregulierung.

Der Gesetzentwurf über die Fortsetzung der Donauregulierung in Niederösterreich wurde im Berichtsjahre verfassungsmäßig erledigt und erhielt am 27. Juli die Allerhöchste Sanktion (R. G. Bl. Nr. 177).

Infolge der verspäteten Verabschiedung des Gesetzes mußte die Donauregulierungskommission ermächtigt werden, die weitere Erhaltung der Donauregulierungsbauten mit Hilfe der noch vorhandenen Mittel vorschußweise und unbeschadet der im Gesetze vom 4. Jänner 1899, R. G. Bl. Nr. 5, festgesetzten Erhaltungsverpflichtungen bis zur Erledigung des neuen Gesetzes zu besorgen;

hiez u hat der Gemeinderat mit den Beschlüssen vom 12. Jänner und 10. Mai seine Zustimmung gegeben.

Die bereits im Vorjahre begonnenen Vorarbeiten für den Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke wurden tatkräftig fortgesetzt. Am 25. Juli wurde die wasserrechtliche Verhandlung ohne Anstand durchgeführt. Die Vergebung der Arbeiten wurde eingeleitet und es hat auch die Offertverhandlung für die Unterbauarbeiten stattgefunden; die Vergebung ist jedoch im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

Mit dem Plenarbeschlusse vom 21. Dezember wurden die Strom- und Erhaltungsbauten in der Strecke von der Ispermündung bis zur Landesgrenze bei Theben für die Zeit vom 1. Jänner 1913 bis 31. Dezember 1919 an die bestbietende Bauunternehmung Sager & Woerner übertragen.

Im übrigen wurden von der Donauregulierungskommission nur die laufenden Arbeiten durchgeführt.

2. Umwandlung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen.

Die im Berichte des Vorjahres erwähnten Verhandlungen wegen Errichtung eines Magazines der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem linken Vorkai nächst der Franzensbrücke wurden abgeschlossen und wurde das Magazin erbaut. Weiters wurde auf dem linken Vorkai nächst der Marienbrücke ein Bootshaus des Österreichischen Motorbootklubs errichtet. Dagegen kam die von einem Privaten beabsichtigte Herstellung von Automobilgaragen auf dem Vorkai nicht zustande. (Siehe auch den Abschnitt X, B, b.)

Wegen Säuberung des Treppelweges oberhalb der Augartenbrücke wurden Verhandlungen mit der Donauregulierungskommission eingeleitet.

3. Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Wie bereits im Berichte des Vorjahres ausgeführt wurde, hat die Regierung im Abgeordnetenhaus eine Vorlage, betreffend ergänzende Bestimmungen zum Wasserstraßengesetze vom Jahre 1901 eingebracht. Da nach dieser Vorlage einerseits der Bau des Donau-Oderkanals auf einen vollständig unbestimmten Zeitpunkt hinausgeschoben werden sollte, andererseits die auf das Land Niederösterreich und die Gemeinde Wien entfallenden wasserwirtschaftlichen Anlagen in keinem Verhältnisse zu den in anderen Kronländern bereits verausgabten und in der Novelle weiters vorgeschlagenen Beiträgen des Staates standen, hat der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 27. Februar folgende Beschlüsse gefaßt:

I. Die Gemeinde Wien spricht ihre Entrüstung und ihr tiefstes Bedauern darüber aus, daß die Regierung entgegen der ausdrücklichen Bestimmung des Gesetzes vom 11. Juni 1901 den Bau des Donau-Oderkanals bisher nicht begonnen hat, ihn vielmehr, wie aus der Novelle zum Wasserstraßengesetze hervorgeht, auf einen vollständig unbestimmten Zeitpunkt hinausschieben will.

Der Donau-Oderkanal ist bestimmt und geeignet, auf die Versorgung der Hauptstadt und anderer Gebiete des Reiches mit Kohle, Fleisch, Getreide usw., auf die Belebung und Hebung der Industrie, des Handels und Gewerbes durch die leichtere und billigere Beförderung von Massengütern aller Art einen wichtigen und maßgebenden Einfluß zu üben, so daß die Unterlassung oder auch nur Hinausschiebung des Baues eine schwere, durch keine sachlichen Gründe zu rech-

fertigende volkswirtschaftliche Schädigung zahlreicher durch Teuerung und Not arg bedrängter Bevölkerungskreise bedeuten würde.

Die Gemeinde Wien muß daher die Regierung neuerlich und mit aller Entschiedenheit auffordern, den Bau des Donau-Oderkanales in Niederösterreich samt den Wiener Hafenanlagen und Brücken über den Donaustrom sofort in Angriff zu nehmen und mit aller Beschleunigung durchzuführen.

II. Nur unter Aufrechthaltung dieses Standpunktes und nur für den Fall, als der Reichsrat dem ungeachtet in die meritorische Beratung der Novelle eingehen und einer Hinausschiebung des Donau-Oderkanales zustimmen sollte, nimmt die Gemeinde Wien zu den Vorschlägen der Regierung Stellung.

Die Gemeinde Wien kann sich mit der Novelle, soweit sie Arbeiten und Anlagen nächst Wien betrifft, nicht zufrieden geben, weil einerseits die für diese Zwecke in Aussicht genommenen Zuwendungen des Staates im Vergleiche zu den in anderen Kronländern bereits verausgabten und in der Novelle weiters vorgeschlagenen Beiträgen des Staates viel zu gering sind, andererseits in dem Entwurfe der Regierung keine gesetzliche Garantie gegeben ist, daß die Arbeiten nächst Wien tatsächlich zur Ausführung gebracht werden.

Die Gemeinde Wien muß vielmehr die Berücksichtigung folgender Forderungen verlangen:

1. Die Staatsverwaltung baut die Kronprinz Rudolf-Brücke auf ihre Kosten derart um, daß die Leistungsfähigkeit der neuen Brücke für den Verkehr jener gleich ist, die für die umgebaute Kaiser Franz Joseph-Brücke vorgesehen ist.

Zu den Kosten des Umbaues leistet die Gemeinde Wien aus dem Titel der Benützung der Brücke für die städtischen Straßenbahnen und Leitungsanlagen einen Pauschalbeitrag von 30%, der mit ihr zu vereinbarenden Kostenanschlagssumme.

Die Staatsverwaltung beginnt den Umbau unmittelbar nach Vollendung der neuen Kaiser Franz Joseph-Brücke und führt ihn binnen $2\frac{1}{2}$ Jahren zu Ende.

2. Die Staatsverwaltung erbaut außerdem auf ihre Kosten zwei neue Brücken über den Donaustrom, deren Lage mit der Gemeinde Wien zu vereinbaren ist; die Leistungsfähigkeit jeder dieser neuen Brücken für den Verkehr muß ebenfalls der für die neue Kaiser Franz Joseph-Brücke vorgesehenen gleichkommen.

Die Gemeinde Wien leistet zu den Kosten beider Brücken aus dem Titel ihrer Benützung für die städtischen Straßenbahnen und Leitungsanlagen einen Pauschalbeitrag von je 30%, der mit ihr zu vereinbarenden Kostenanschlagssummen.

Die Ausführung der vorgezeichneten Brücken auf Staatskosten gilt als Erfüllung der nach Punkt III des Protokolles vom 2. November 1904 für die Staatsverwaltung bereits bestehenden Verbindlichkeit zur Beitragsleistung für eine dieser Brücken.

Von den beiden Brücken ist die eine spätestens im Jahre 1920, die andere spätestens im Jahre 1922 zu vollenden und die Reihenfolge der Ausführung im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien festzustellen.

3. Die unter 1 und 2 bezeichneten Brücken bleiben unbeschadet ihrer Benützung für den öffentlichen Verkehr sowie für die städtischen Straßenbahnen und Leitungsanlagen im Eigentume und in der Erhaltung der Staatsverwaltung.

4. Die Staatsverwaltung erbaut die Strecke des Donau-Oberkanales von Lang-Enzersdorf bis zur Kaiser Franz Joseph-Brücke als Schifffahrts- und Affianierungskanal und setzt diesen Kanal im weiteren Verlaufe unter Einbeziehung des alten Donaubettes bis nach Schönau oder zu einem geeigneten, näher bei Wien gelegenen Punkte fort. Dieser Kanal soll den zur Abfuhr einer Wassermenge von mindestens 300 m³ pro Sekunde genügenden Fassungsraum besitzen und ständig mit einer Wassermenge von 80 m³ pro Sekunde gespeist werden.

Das Projekt ist im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien aufzustellen. Nach der Verfassung des generellen Projektes ist sofort das Detailprojekt auszuarbeiten, die Grundeinslösungen durchzuführen und der Bau derart zu beschleunigen, daß er am Ende der II. Bauperiode der Wasserstraßen vollendet ist.

Die Baukosten treffen die Staatsverwaltung allein.

5. Die Umgestaltung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen wird durch die Erbauung der zwei fehlenden Stauwerke vollendet.

Die Staatsverwaltung erklärt sich bereit, zu den Kosten dieser Vollendung 66²/₃% beizutragen, unter der Voraussetzung, daß das Land Niederösterreich 25% und die Gemeinde Wien 8¹/₃% übernimmt.

Sie wird ferner als Kurie der Kommission für Verkehrsanlagen dafür eintreten, daß das Sperrwerk oberhalb der Brücke der Staatsbahn spätestens im Jahre 1915 begonnen und daß es in Verbindung mit einer für den allgemeinen Straßen- und Straßenbahnverkehr geeigneten Brücke ausgeführt wird.

Dagegen verzichtet die Gemeinde Wien darauf, eine fahrbare Überbrückung im Zuge der Hinteren Zollamtsstraße auszuführen, und ermöglicht dadurch eine Verminderung der Maimauerhöhen zwischen Aspernbrücke und Franzensbrücke.

6. Im Zusammenhange mit den im vorigen Punkte bezeichneten Bauten werden die Haupt sammelkanäle beiderseits des Donaukanales gemäß dem Programme für die Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien bis zur Ausmündung des Donaukanales verlängert.

Zu den Baukosten trägt die Staatsverwaltung 30%, unter der Voraussetzung, daß der Rest des Erfordernisses vom Lande Niederösterreich und der Gemeinde Wien übernommen wird.

7. Der Staatsverwaltung bleibt es freigestellt, ihren Anteil an den Kosten der unter 5 und 6 bezeichneten Anlagen entweder sofort in der ganzen Höhe oder in sechs gleichen, in die Voranschläge der nächsten sechs Jahre einzustellenden Raten zu entrichten.

8. Zur Erbauung eines neuen Sammelkanales im XXI. Bezirke mit dem Kostenverfodernisse von zwei Millionen Kronen leistet die Staatsverwaltung einen Pauschalbetrag von 30% dieser Summe.

9. Durch die Erfüllung der Forderungen der Gemeinde Wien dürfen die Zuwendungen, die für Flußregulierungen in Niederösterreich in Aussicht genommen sind, nicht geschmälert werden.

Die obigen Forderungen, deren keine die Gemeinde Wien zugunsten einer anderen zurückzustellen in der Lage ist, sind das Mindestmaß dessen, was in der II. Bauperiode für die Stadt Wien mit Rücksicht auf die große wirtschaftliche Bedeutung des Donau-Oberkanales für ihr Gedeihen vorgesehen werden muß. Daher ist auch die durch ihre Erfüllung nötige Erhöhung des Gesamtaufwandes für diese Bauperiode gerechtfertigt.

Es muß aber auch an dem nach diesen Anträgen sich ergebenden neuen Verhältnisse dieses Gesamtaufwandes zum Teile der Stadt Wien festgehalten werden. Sollte daher der Gesamtaufwand infolge von Ansprüchen der anderen Faktoren weiter erhöht werden müssen, so verlangt die Gemeinde Wien gleichfalls eine jenem Verhältnisse entsprechende Erhöhung ihres Anteiles und behält sich vor, die dann noch auszuführenden Anlagen bekanntzugeben.

Die Gemeinde Wien verlangt schließlich, daß in der Novelle zum Wasserstraßengesetze nicht nur die Summe des für Wien bestimmten staatlichen Aufwandes in der Höhe, wie sie sich aus den unter 1 bis 9 angeführten Forderungen ergibt, eingesetzt, sondern auch die Regierung der Gemeinde Wien gegenüber verpflichtet werde, die gesetzlich für Wien bestimmten Staatsbeiträge gemäß den Punkten 1 bis 9 zu verwenden.

III. Die im Punkte I beantragte Entschliebung ist der Regierung zur Kenntnis zu bringen.

IV. Im Sinne der Punkte I und II ist eine Petition an beide Häuser des Reichsrates zu richten.

Eine verfassungsmäßige Erledigung hat die Novelle im Berichtsjahre nicht gefunden.

4. Wienflußregulierungsanlagen.

Die im Vorjahre begonnenen Arbeiten an der Rechenanlage in der Wienflußverteilungshaltung wurden vollendet.

Im übrigen wurden an den Wienflußanlagen nur die laufenden Ausbesserungs- und Räumungsarbeiten vorgenommen.

Größere Hochwässer sind im Berichtsjahre nicht eingetreten, jedoch haben kleinere Hochwässer in den Verteilungshaltungen bedeutende Schotterablagerungen verursacht. Diese wurden in Schotter und Sand fortiert und zumeist zur Straßenerhaltung im XIII. Bezirke abgegeben.

5. Erhaltung der Ufer und Gerinne sowie Regulierung von Bächen.

Die am Schreiberbache in Aussicht genommenen Sohlen- und Uferverbesserungen wurden zum Teile im Berichtsjahre durchgeführt.

Von sonstigen größeren Erhaltungsarbeiten wurden ausgeführt: Uferverbesserungen am Gspöttgraben, am Arbesbach längs der Windhabergasse und am Schablerbach längs des Jungherrnsteiges im XIX. Bezirke, eine Rekonstruktion der Lackenbachunterführung bei der Kreuzung der Veitinger- und Franz Karlstraße und eine teilweise Regulierung des Halterbaches in Hütteldorf nächst der Linzerstraße im XIII. Bezirke, schließlich die Eindeckung des Krautgrabens im XI. Bezirke bei der Kaiser-Ebersdorferstraße. Größere Räumungsarbeiten wurden insbesondere im XI. Bezirke am Seeschlachtgraben in Kaiser-Ebersdorf vorgenommen.

Im ganzen wurden für die Erhaltungs- und Räumungsarbeiten an Bächen und Gerinnen im Gemeindegebiete von Wien im Berichtsjahre zirka 33.400 K verausgabt; hievon entfallen auf Räumungskosten zirka 7000 K.

Infolge des mangelhaften Zustandes des Gröretgrabens in Kaiser-Ebersdorf, der äußerst unregelmäßige Profile und ganz unregelmäßige Sohlenverhältnisse aufweist, traten die in demselben zur Abfuhr gelangenden Niederschlagswässer wiederholt stellenweise aus und überfluteten die angrenzenden Gemüse-

gärten und Felder. Zur tunlichsten Abhilfe dieser Übelstände hat das Stadtbauamt ein Projekt für die Regulierung und teilweise Auspflasterung dieses Gerinnes ausgearbeitet.

Um die Durchführung dieses Projektes zu ermöglichen, fanden in der Zeit vom 28. November bis Ende des Berichtsjahres zahlreiche kommissionelle Verhandlungen mit den in Betracht kommenden Grundbesitzern statt, wobei die notwendigen Vereinbarungen wegen Gestattung der Grundbenützung zur Zu- und Abfuhr und zur vorübergehenden Ablagerung von Materialien sowie zur dauernden Abgrabung, beziehungsweise Dammanfüllung getroffen wurden.

Die Verhandlungen waren am Schlusse des Berichtsjahres so weit gediehen, daß nur mehr die Zustimmung weniger Grundbesitzer ausstand. Es wird somit nach Genehmigung der Kosten und Erwirkung des wasserrechtlichen Konsenses die Durchführung der Regulierung im Frühjahr des kommenden Jahres begonnen werden können.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

Fiafer und Einspänner.

Die Erfahrung, daß einzelne der im Maximaltarife für das öffentliche Platzfuhrwerk enthaltene Fahrpreisanätze insbesondere bezüglich des motorisch betriebenen Lohnfuhrwerkes zu hoch gegriffen und auch einige Bestimmungen der Betriebsordnung hauptsächlich bezüglich der Automobilplatzwagen abänderungsbedürftig seien, hat die k. k. n.-ö. Statthalterei veranlaßt, die Verhandlungen wegen Erlassung einer neuen Betriebsordnung samt Maximaltarif für das öffentliche Platzfuhrwerk in Wien in die Wege zu leiten. Diese Verhandlungen gelangten aber noch zu keinem Abschlusse.

Die Zahl der in motorischen Betrieb übergeführten Fiaferlizenzen ist mit Ende des Berichtsjahres abermals, und zwar (von 673 im Vorjahre) auf 737, jene der Einspännerlizenzen (von 966 im Vorjahre) auf 1017 gestiegen. Es hatten somit von insgesamt 2754 Platzwagenlizenzen zusammen 1754 die Bewilligung zum motorischen Betriebe, was gegenüber der vorjährigen Gesamtziffer von 1639 nur mehr eine geringfügige Vermehrung bedeutet. Die im Vorjahre ausgesprochene Vermutung, daß die Automobilisierungen so ziemlich ihren Höhepunkt erreicht haben dürften, hat sich demnach als zutreffend erwiesen. Noch deutlicher erhellt dies aus den Ziffern der tatsächlich im Automobilbetriebe gestandenen Platzwagen, nämlich insgesamt 1399 (gegen 870 im Vorjahre), und zwar 619 Fiafer- und 780 Einspännerwagen, so daß nur mehr 355 Lizenzinhaber, welche die Bewilligung zum motorischen Betriebe besitzen, von dieser Bewilligung zu Ende des Berichtsjahres noch keinen Gebrauch gemacht hatten.

Die Gesamtzahl der Fiafer- und Einspännerlizenzen hat sich gegenüber den im Vorjahre ausgewiesenen Ziffern 1002 und 1752 nicht geändert.

Durch den Umstand, daß nach dem Vorgesagten die Zahl der tatsächlich in motorischen Betrieb übergeführten Platzwagen um fast das Doppelte angewachsen ist, hat sich wohl die Notwendigkeit mehrfacher Verschiebungen in den Standplatzverhältnissen ergeben, da die Standplätze für motorisch betriebenes Platz-

fuhrwerk grundsätzlich von jenen für animalisch betriebene Fiaker- und Einspannerwagen auseinandergehalten werden; doch dürfte auch diese Bewegung nunmehr so ziemlich zum Abschlusse gelangt sein.

Auch die Ausrüstung der Platzwagen mit Fahrpreisanzeigern ist im Berichtsjahre fast vollständig durchgeführt worden, indem die im Kraftwagenbetriebe stehenden Lizenzen sämtlich, die animalisch betriebenen Einspannerwagen bis auf 10 (nämlich 962) und von den noch in animalischem Betriebe stehenden 383 Fiakerwagen bereits 281 mit Taxameterapparaten versehen wurden. Die verwendeten Taxametersysteme sind dieselben wie im Vorjahre.

Stadtlohn- und Kleinfuhrgewerbe.

Das Stadtlohnfuhrgewerbe wurde am Ende des Berichtsjahres von 430 Unternehmern mit 1318 Lizenzen ausgeübt, von welchen 66 mittels Kraftwagen betrieben wurden.

Besondere Entscheidungen oder Verfügungen von grundsätzlicher Bedeutung für dieses Gewerbe sind im heurigen Jahre nicht zu verzeichnen.

Auch die bereits in dem über das Jahr 1910 erstatteten Berichte erwähnten Verhandlungen wegen Abänderung einiger Bestimmungen der Betriebsordnung für das Stadtlohnfuhrgewerbe sind noch nicht zu Ende gediehen.

Stellwagen.

Die Gemeinde Wien hat ihre Konzession für 160 Stellwagenlizenzen mit Pferdebetrieb auf folgenden Routen ausgeübt: Franz Josephbahn—Staatsbahn; Franz Josephbahn—Bürgerplatz; Südbahn—Nordwestbahn; Westbahn—Nordbahn, eventuell Rotunde; Elterleinplatz—St. Marx, eventuell Prater—Prinzenallee; Meidling—Margareten—Stephansplatz; Praterkai—Stephansplatz; Döbling—Stephansplatz; Währing—Stephansplatz und Mariahilferstraße—Giezing Am Platz, eventuell Winkelmannstraße, wobei allerdings die Befahrung einzelner Teilstrecken der genannten Routen nur für besondere Anlässe oder während der Nachtzeit vorbehalten war.

Automobilstellwagen der Gemeinde Wien verkehrten von Ragnan nach Leopoldau mit Benzinbetrieb (2 Lizenzen) und von Pöchlinsdorf nach Salmannsdorf mit elektrischer Oberleitung (3 Lizenzen).

Neu hinzugekommen ist der Automobilstellwagenbetrieb der Gemeinde auf der Linie Volksoper—Stephansplatz mit Akkumulatorentwagen (7 Lizenzen), welcher im Berichtsjahre eröffnet wurde.

Dagegen wurde der Automobilstellwagenbetrieb der Gemeinde auf der Linie Simmering—Kaiser-Ebersdorf im Hinblick auf die Eröffnung des Straßenbahnverkehrs auf dieser Strecke mit Ende des Jahres eingestellt.

An privaten Stellfuhrunternehmungen blieben jene des Franz Preßl Wien—Schwadorf mit 1 Lizenz, jene von Michael und Therese Kitzlers Erben Stephansplatz—Dttakring mit 16 Lizenzen und jene des Karl Ludwig Pertl Grinzing—Cobenzl mit 3 Lizenzen (letzte Kraftwagen) unverändert im Betriebe.

Neu zur Verleihung gelangte eine Konzession für den Betrieb von zwei Automobilstellwagen auf den Routen Innere Stadt—Hütteldorf—Weidlingau, Innere Stadt—Cobenzl—Wertheimsteinpark—Türkenschanzpark, Wien—Baden

und Wien—Semmering, von welchen aber die letzteren beiden Linien während des Berichtsjahres noch nicht dem Betriebe zugeführt wurden. Konzessionsinhaberin ist die Canadian Pacific Railway Company, Generalrepräsentanz Wien.

Hotelomnibusse endlich von und zu den Bahnhöfen, beziehungsweise Dampfschiffstationen für die Beförderung der Hotelgäste wurden unterhalten von: Hotel Bristol und Grand Hotel mit je 2 Lizenzen, Hotel Continental, Hotel Metropole, Hotel Kummer, Hotel Imperial und Hotel Erzherzog Karl mit je 1 Lizenz.

Der Betrieb des Hotelstellwagens des Hotels Guth (1 Lizenz) wurde eingestellt.

b) Verkehr auf dem Donaufstrome und im Donaukanale.

Donaukanal.

Am 6. Februar fand bei der k. k. n.ö. Statthalterei, wie alljährlich, die kommissionelle Besprechung über die Regelung des Schifffahrtsverkehrs im Wiener Donaukanale und der Ein- und Ausfahrt bei Rusdorf statt, bei welcher die Grundzüge für die zu erlassende Kundmachung einbernehmlich mit den Vertretern der Floß- und Ruderschifffahrtsinteressenten und der Dampfschiffahrtsgesellschaften festgestellt wurden.

Auf Grund dieser Besprechung wurde die Kundmachung vom 14. Februar erlassen, welche insbesondere Bestimmungen über die Einfahrt in den Kanal bei offenem und über das Einschleusen bei geschlossenem Wehr enthält, die durch Fertigstellung der Staustufe „Kaiserbad“ notwendig gewordenen Anordnungen trifft, die Warteplätze für die einzelnen Schiffsgattungen bestimmt und die Benützung der Landungsplätze regelt.

Zufolge Erlasses vom 28. März wurde dem Segelverein „Wiking“ in Wien die strompolizeiliche Bewilligung zur Befahrung des Wiener Donaukanales mit Ruderbooten an Sonn- und Feiertagen nach Maßgabe der Bestimmungen für die Ruderschifffahrt unter gewissen Bedingungen auf Widerruf erteilt.

Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft erhielt zufolge Erlasses vom 5. April die Bewilligung, auf dem linksseitigen Vorkai des Kanales nächst der Franzensbrücke ein Umschlagmagazin mit einem elektrisch betriebenen Drehkran errichten zu dürfen.

Dem Offiziersreiterverein wurde die zeitweilige Errichtung einer Überfuhr in km $13\frac{2}{3}$ des Donaukanales für den 10. Juni gestattet.

Das Ansuchen des Österreichischen Motorbootklubs um die Bewilligung, den Kanal in seiner ganzen Ausdehnung mit Motorbooten befahren und die Boote vorübergehend im Kanale auch verheften zu dürfen, wurde mit dem Erlasse vom 10. Juni zustimmend erledigt.

Der Schraubendampfer „Adele“ der Wiener Donausandwerke, G. m. b. H., wurde auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der abgehaltenen Probefahrt ex commissione zur Verwendung als Remorkerschiff im Kanale zugelassen.

Der Firma A. Hofbauer's Neffe wurde die Vergrößerung ihrer Fischbehälteranlage unterhalb der Stephaniebrücke gestattet.

Am 8. September fand mit Zustimmung der k. k. Statthalterei im Kanale ein durch den Verband der österreichischen Schwimmvereine veranstaltetes Wetschwimmen im Kanale statt.

Der Gemeinde Wien, städtische Elektrizitätswerke, wurde zufolge Augenscheinsaufnahmeschrift vom 20. August die Erweiterung der Kühlwasserleitungsanlage ex commissione bewilligt.

Die beim städtischen Strombade „Augartenbrücke“ bestandene hölzerne Schutzvorrichtung wurde durch eine auf eisernen Pontons ruhende ersetzt.

Zufolge Erlasses vom 16. September wurde dem Motor-Fachklub von Österreich gestattet, mit den an der Donaufahrt Wien—Orjova teilnehmenden Motorbooten bergwärts in den Kanal einfahren und diese Boote am rechten Kanalufer oberhalb der Augartenbrücke bis zum städtischen Strombade vom 18. bis 20. September verheften zu dürfen.

Mit Kundmachung vom 9. Oktober wurden einzelne Bestimmungen der Kundmachung vom 14. Februar abgeändert, beziehungsweise ergänzt.

Donaufstrom.

Mit Rücksicht auf die unterhalb der Reichsbrücke vorgenommenen Baggerungen mußten für die Dauer dieser Arbeiten verschiedene Beschränkungen der Schifffahrt und des Landens angeordnet werden, ebenso verfügte die k. k. n.-ö. Statthalterei mit den Kundmachungen vom 29. Februar und 2. März aus Anlaß der Vornahme von Pionierübungen bei Klosterneuburg und Krems die Beobachtung besonderer Vorsicht seitens der diese Donaufstrecke befahrenden Fahrzeuge und Schiffszüge.

Folgende größere Anlagen wurden genehmigt:

Der königlichen ungarischen Fluß- und Seeschifffahrts A. G. die Aufstellung eines Lauftranes auf ihrem Umschlagplatze am Handelskai;

der Firma A. P o o r die Errichtung von 3 Kranen für die Dauer des Lagerhausbaues der Gemeinde Wien;

der Gemeinde Wien die Aufstellung von 3 dem Lagerhausbetriebe dienenden Elevatoren am rechten Donauufer längs der Lagerhausanlagen;

der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft die Erweiterung und Verstärkung der Verladungsanlagen am Praterkai;

der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft die Lagerung von entbenziniertem Rohöl in 4 eisernen, je 5000 kg fassenden Behältern auf ihrem Landungsplatze am Praterkai;

der Gemeinde Wien, städtische Elektrizitätswerke, die Schaffung einer neuen Kühlwasserförderungsanlage.

Die Konzession für die Überfuhr Ruzdorf—Jedlesees wurde verlängert, der Motorbootbetrieb zum „Gänsehäufel“ in der Alten Donau durch Einstellung eines weiteren Bootes verbessert.

Das Baden in der Alten Donau außerhalb der Badeanstalten, das jedes Jahr mehrere Menschenleben gekostet hatte, wurde mit Kundmachung vom 4. Juli verboten.

C. Straßenpolizei.

a) Kundmachungen.

Im Berichtsjahre wurden vom Magistrate auf Grund des § 100 des Gemeindefatutes vom 24. März 1900, L. G. u. B. Bl. Nr. 17, nachstehende

straßenpolizeiliche Kundmachungen erlassen: Am 20. Jänner, Verbot des Durchfahrens und Durchreitens der Rabengasse im III. Bezirke; am 18. April, Befahren der Ludwiggasse im XVIII. Bezirke mit Vorspann; am 9. Mai, betreffend den Fuhrwerksverkehr in der Griechengasse im I. Bezirke; am 30. Mai, Verbot der Durchfahrt durch die Guglgasse im III. und XI. Bezirke für das Schwerfuhrwerk; am 6. November, zeitweiliges Verbot bezüglich Befahrens der Mühlksangergasse im XI. Bezirke; am 27. November, betreffend Befahren der Brigittabrücke mit Lastwagen; am 11. Dezember, betreffend die Durchfahrt durch die Gemeindeaugasse im XXI. Bezirke.

Wie schon seit einer Reihe von Jahren, wurden auch im Berichtsjahre im Kundmachungswege anlässlich des Allerheiligenverkehrs zum und vom Zentralfriedhofe Anordnungen erlassen, die sich bisher als sehr zweckmäßig erwiesen haben. Im Berichtsjahre erschien auch am 10. September die von der k. k. Polizeidirektion im Einvernehmen mit dem Wiener Magistrate erlassene „Fahr- und Gehordnung für Wien“ und am gleichen Tage eine Kundmachung der k. k. Polizeidirektion, betreffend besondere Bestimmungen für den Last- und Geschäftswagenverkehr im I. Bezirke (Innere Stadt).

Diese Kundmachungen sind das Ergebnis eifrigen Zusammenarbeitens der k. k. Polizeidirektion mit dem Magistrate und verdienen daher auch in diesem Berichte Erwähnung.

b) Fuhrwerksverkehr.

Da die unter a) erwähnten Kundmachungen der k. k. Polizeidirektion erst am 15. Oktober des Berichtsjahres in Kraft traten, kann am Schlusse desselben ein endgültiges Urteil über den Erfolg der getroffenen Anordnungen noch nicht abgegeben werden.

Der an besonders belebten Straßenkreuzungen eingerichtete Verkehrsdienst wurde im Berichtsjahre noch weiter ausgedehnt und hat bisher nur die besten Ergebnisse gezeitigt.

In zahlreichen Fällen wurden im Einvernehmen mit der k. k. Polizeibehörde zeitweilige Straßenabsperrungen und Fuhrwerksablenkungen verfügt, die insbesondere durch Arbeiten im Straßenkörper notwendig geworden waren.

c) Benützung städtischen Straßengrundes durch Private.

Für die Inanspruchnahme städtischen Straßengrundes durch Private sowie für die Anbringung von privaten Objekten, welche in den Luftraum der öffentlichen Straßen hineinragen, ist die Bewilligung des Magistrates, beziehungsweise der magistratischen Bezirksämter erforderlich.

Im Berichtsjahre wurden folgende Genehmigungen erteilt: Zur Herstellung von Gewölbspotalen mit Plachen 218, ohne Plachen 99, von Plachen allein 125, zur Anbringung von Schaukästen 394, von Gewölbslaternen 1141.

D. Telegraphen-, Telephon- und Rohrpostanlagen.

Am Ende des Berichtsjahres war die Gemeinde Wien Abonnentin von 474 Fernsprechstellen mit 539 Nebenstellen. Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug 46.

Die Kabelblockanlage der k. k. Post- und Telegraphendirektion wurde im Berichtsjahre um 0·603 km erweitert; im I. Bezirke wurden Blöcke in der Strecke Seilerstätte, Fichtegasse, Schellinggasse, Weihburggasse und Riemergasse verlegt.

Die Gesamtlänge der staatlichen Kabelblocktrassen beträgt daher 24·227 km.

Das Rohrpostnetz wurde um 1·640 km vergrößert, daher dessen Länge am Ende des Berichtsjahres 69·536 km betrug.

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 51·037 km, daher betrug die Gesamtlänge der staatlichen Kabeltrassen 341·209 km.

Behufs Bewilligung von Kabelblocklegungen, Bettungskabellegungen, Rohrpostanlagen, Aufstellung von Säulen und Dachständern z., wurden 151 kommissionelle Augenscheine und etwa 800 Einzelerhebungen vorgenommen.

Auf städtischen oder unter der Verwaltung der Gemeinde Wien stehenden Fonds- und Stiftungshäusern waren am Ende des Berichtsjahres 87 Kabelaufführungsobjekte und 218 Dachständer angebracht.

E. Öffentliche Uhren.

Errichtung einer elektrischen Zentraluhrenanlage.

Im Juni des Berichtsjahres hat der Magistrat dem Stadtrate einen ausführlichen Bericht über die Notwendigkeit der Errichtung einer Zentraluhrenanlage in Wien erstattet; der Stadtrat hat hierauf in seiner Sitzung vom 26. Juni zur Präf.-Z. 10.490 folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Zur Erlangung von Anboten, die sich auf die Herstellung und den Betrieb einer Zentraluhrenanlage beziehen, ist ein allgemeiner öffentlicher Wettbewerb auszuschreiben.

2. Die vom Magistrate vorgelegten Behelfe für den Wettbewerb werden genehmigt.

3. Die Frist zur Einbringung der Angebote wird mit 4 Monaten festgesetzt.

4. Der Wettbewerb ist in in- und ausländischen Zeitschriften zu verlautbaren, bekannte Unternehmer sind besonders von dem Wettbewerbe zu verständigen.

5. Sämtliche bisher eingelangten Angebote werden abgelehnt und wird es den Anbietestellern anheimgestellt, sich an dem allgemeinen Wettbewerbe zu beteiligen.

Die Frist zur Einbringung der Angebote wurde zuerst für den 30. November festgesetzt, später aber über Einschreiten mehrerer Firmen mit Genehmigung des Stadtrates auf den 15. Februar 1913 erstreckt.

Der Magistrat hat die Zwischenzeit benützt, um von zahlreichen Städten des In- und Auslandes Auskünfte über solche Zentraluhrenanlagen einzuholen.

Die günstigen Erfahrungen, welche von der Gemeinde mit den elektrischen Uhraufzugsautomaten im Jahre 1911 gemacht wurden, haben diese veranlaßt, auch im Berichtsjahre eine ganze Reihe der größeren und wichtigeren öffentlichen Uhren mit diesen betriebssicheren und billigen Aufzugsapparaten zu versehen.

Im ganzen stehen nunmehr einschließlich des im Jahre 1910 in Betrieb gesetzten Uhraufzugsautomaten der St. Annakapelle in Neuwaldegg (XVII. Bezirk) 20 solcher elektrischer Apparate in klaglosem Betriebe.

Weiters wurden einige ältere Uhrwerke einer gründlichen Ausbesserung unterzogen.